



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL**

Memórias Descarrilhadas: O Trem na cidade do Crato

Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez

**Fortaleza
Outubro, 2008.**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL**

Memórias Descarrilhadas: O Trem na cidade do Crato

Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez

**Kenia Sousa Rios
Orientadora**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Ceará, como requisito para obtenção do grau de Mestre em História Social.

**Fortaleza
Outubro, 2008.**

C858m Cortez, Ana Isabel Ribeiro Parente
Memórias descarriladas: o trem na cidade do Crato / Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez; Kênia Sousa Rios (orientadora). 2008.
235f. : il. ; 30cm

Orientadora: Profa. Dra. Kênia Sousa Rios.
Dissertação (Mestrado) em História Social. Universidade Federal do Ceará.
Departamento de História, Fortaleza, 2008.

1. Ferrovias – Estações – Crato (CE) - História. 2.
Ceará – História. I. Kênia Sousa Rios. II. Universidade Federal
do Ceará. Departamento de História. Mestrado em História
Social. III.Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL**

Memórias Descarrilhadas: O Trem na cidade do Crato

Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez

Esta dissertação foi julgada e aprovada, em sua forma final, no dia 02 de outubro de 2008, pela orientadora e membros da banca examinadora, composta pelos professores:

Prof^a. Dr^a. Kênia Sousa Rios – UFC
(Orientadora)

Prof^a. Dr^a. Regina Beatriz Guimarães Neto
UFPE

Prof. Dr. Francisco Régis Lopes Ramos
UFC

**Fortaleza
Outubro, 2008.**

A Deus,
Porque Dele, por Ele
E para Ele são todas as coisas.

Agradecimentos

Agradecer aos que me ajudaram nesta trajetória traz a preocupação de lembrar cada auxílio dispensado a mim. Certamente o ato de lembrar pressupõe o de esquecer. Neste caso, o esquecimento é uma falta grave, mas que pode ser perdoado se considerarmos que, num trabalho como este, são inúmeras as dívidas que se acumulam pelo caminho. Aqui relato os que minha memória lembra insistentemente.

Agradeço a Deus por ter me permitido chegar ao fim deste trabalho. A Ele devo a coragem e a perseverança necessárias para empreendê-lo, como também devo minha própria vida.

A minha família: meus pais, Jader e Eliane e meus irmãos, Hérlon, Juliana e Ana Sara. Sou grata pelo auxílio incondicional nos períodos de entrevistas, pelo carinho expresso em cartas e ligações telefônicas, pelo apoio financeiro fundamental para minha permanência no mestrado e por todo o cuidado e confiança que sempre me dedicaram.

Aos homens e mulheres que prontamente abriram as portas de suas casas e me narraram suas memórias do trem. Em tardes e manhãs animadas, com o costumeiro cafezinho, cada um do seu jeito, me contaram suas *versões do passado*.

Aos amigos da turma da Pós-Graduação, especialmente minha irmã Sara, como não poderia deixar de ser; e Lucélia, minha *outra irmã gêmea* que ganhei nesses dois anos e cujo companheirismo, amizade e presteza me foram imprescindíveis. Os momentos em que nos reunimos, as três, foram de longe os mais agradáveis e divertidos.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Ceará que me acolheram com grande carinho, Lembro especificamente de Frederico de Castro Neves pela amabilidade e gentileza que lhe são característicos. Também lembro de todos que, durante as aulas, me ajudaram a delimitar meus objetivos e percursos a seguir; bem como os professores da Banca de Qualificação, Ernani Furtado e Régis Lopes, que contribuíram de forma direta na escrita desta dissertação.

Não poderia esquecer das secretárias do Mestrado, dona Regina e Silvinha, sempre prestativas, que muito me auxiliaram em todas as minhas necessidades junto a Secretaria.

Agradeço também aos professores da URCA, sobretudo Sonia Menezes, cuja dedicação marcou os primeiros passos deste estudo e me estimulou a seguir na pesquisa em História. Aos colegas que fiz durante a graduação e que se mostraram bons amigos. Lembro especialmente de Tânia, Sheila e Yacê, do grupo de pesquisa; e as secretárias do curso dona Sandra e Relvinha.

Ao apoio constante de um novo amigo, Guilherme, que pouco a pouco passou a participar do meu cotidiano com suas conversas e histórias de Minas.

A todos os que me ajudaram nesta etapa final, em especial a Leandro Costa, pela tradução do resumo; e Jorge, pelo auxílio com a organização dos mapas.

Aos amigos do Crato que não me esqueceram e se mostraram sempre presentes, me incentivando. Recordo com carinho dos membros da Igreja Presbiteriana do Crato que acompanharam minha trajetória e me auxiliaram com suas orações e a receptividade alegre com que me recebiam a cada volta à cidade.

No entanto, minha memória me acusa que tenho muito a agradecer a Kenia Rios, pelas inúmeras leituras e contribuições feitas no texto e orientações, sempre firmes e divertidas, que me auxiliaram na interpretação de narrativas, exercício tão novo para mim até o início do mestrado. Agradeço ter caminhado comigo em todo este percurso e me ajudado a *descarrilar* junto com as memórias.



Este trabalho contou com o incentivo financeiro da Funcap, sem o qual teria sido bastante prejudicado.

Resumo

Memórias Descarriladas interpreta a construção de narrativas a partir de lembranças do trem na cidade do Crato. Na oralidade, os entrevistados inventaram e reinventaram suas memórias sobre a máquina férrea engendrando inúmeras relações que precipitaram seus enredos para fora dos trilhos. O descarrilamento destas memórias permitiu a construção de inúmeras relações com outros aspectos. Nesse sentido, a cidade do Crato é redimensionada e surge múltipla, formulada de acordo com as referências pessoais de quem a descreve; assim como, as viagens, os momentos na estação e os acidentes férreos são interpretados a partir de constantes relações com o vivido e o esperado. Nessas narrativas o trem é reconstruído, transformado através de cores, cheiros, sons, e sabores.

Palavras-Chave: História do Ceará, Memória Oral, Narrativas, Trem, Crato.

Abstract

Derailed Memories interprets the construction of narratives from the train's memories at the town of Crato. In oral communication, the respondents invented and reinvented his memories about the rail's machine creating many relationships that precipitated their plots out of tracks. The derailment of these memories leads to the development of relations with many other aspects. In that sense, the town of Crato is scaled and appears multiple, formulated in accordance with the personal references of whom describes. For example, the trips, the moments in the station and rail accidents are interpreted from constant relations between the experienced and the expected. In these narratives the train is rebuilt, transformed through colors, smells, sounds and flavors.

Key words: Ceara's History, Verbal Memory, Narratives, Train, Crato.

Índice de Capítulos

Introdução – “Eu vi o trem chegar”	11
Capítulo I - Os ziguezagues da memória e o trem do Crato	28
1.1 – Estradas de Chão	28
1.2 - Memórias da cidade	37
1.3 - O ritmo do Trem relembra rivalidades: Crato x Juazeiro do Norte	55
Capítulo II – Idas e vindas, partidas e chegadas: lembranças de viagens	75
2.1 - O trem nos trilhos de Baturité	75
2.2 - O trem parado movimenta a cidade	102
Capítulo III - O trem transforma as percepções	127
3.1 - O Passo do Trem descompassa o Sertão	127
3.2 - O Monstro de Ferro: “Mas isso eu não gosto nem de me lembrar”	149
Capítulo IV – RVC: Rapariga Velha Cansada	169
4.1 – As “zuadas” do trem	169
4.2 – Lembranças da modernidade	192
Considerações Finais	214
Fontes	217
Bibliografia	223
Anexos	233

Índice de Mapas

Mapa 1 - Projeto da Linha Sul da Rede de Viação Cearense de 1921	35
Mapa 2 – Cidade do Crato na década de 1920	43
Mapa 3 - Projeto da Rede de Viação Cearense no qual a cidade de Juazeiro era excluída do traçado.....	64

Índice de Imagens

Foto 1 – Estação Ferroviária, Crato - 1940	37
Foto 2 – Feira na Rua Grande, Crato – 1940.....	47
Foto 3 – Feira na Rua Grande, Crato - 1950	49
Figura 1 – Manchetes de jornais: acidentes envolvendo o trem	151
Figura 2 – Relação trem-perigo em anúncio de jornal	163
Figura 3 – Propaganda de veículo da General Motors.....	177
Figura 4 – Propaganda de automóvel Chevrolet.....	205

Não deixava de ser curioso a gente ver a História
 No momento em que ela estava sendo feita!
 Dali a cem anos, como iriam os
 historiadores descrever aquela guerra
 civil?
 O Padre Lara sabia como era custoso
 obter informações certas.
 As pessoas dificilmente contavam as coisas direito.
 Mentiam por vício, por prazer ou então alteravam
 Os fatos por causa de suas paixões.
 Cenas da vida cotidiana que se tinham
 passado sob seu nariz,
 Ali mesmo na praça de Santa Fé,
 Eram depois relatadas na venda do
 Nicolau numa maneira completamente
 diferente.
 Como era então que a gente podia ter
 confiança na História?

Érico Veríssimo
Um Certo Capitão Rodrigo

Introdução – “Eu vi o trem chegar”

O mundo em torno do qual se ergue a pesquisa, que as fontes utilizadas permitem ver e que a memória dos entrevistados interpreta, é o que está sendo significativamente transformado pela chegada do trem¹. Por isso tanto entusiasmo permeou as palavras de Geraldo Maia quando foi procurado: ‘Eu vi o trem chegar’.²

Escutar as construções de memória sobre o trem por diversos narradores não me soou como novidade. As primeiras narrativas a respeito do transporte férreo que ouvi foram relatadas bem antes do início da pesquisa, ou

¹ A incursão do trem através da Estrada de Ferro de Baturité no sertão cearense iniciou-se nas últimas décadas do século XIX e teve sua finalização no ano de 1926 com a inauguração do ponto final desta Linha Férrea, na cidade do Crato (CE). Contudo, a penetração dos trilhos no Ceará ocorreu em duas direções. Ambas partiam da estação central em Fortaleza, mas uma seguia para o norte do Estado e a outra para o sul. A Estrada de Ferro de Sobral (ou Linha Norte) tinha seu destino final na cidade de Oiticica, contando cerca de 450km de trilhos e dormentes. A de Baturité (também denominada de Linha Sul ou Tronco), atravessava o Ceará e alcançava Crato no Vale do Cariri após um trajeto de 599km.

² O grupo de entrevistados se compõe de moradores da cidade do Crato, com exceção dos trabalhadores da ferrovia, residentes em Fortaleza. Alguns deles certamente ficarão mais famosos que os outros no decorrer do texto em virtude de uns terem maior intimidade com a narração de histórias e nelas compor sua trama, um enredo com começo, meio e fim.

mesmo da idéia de empreendê-la, pertencem mesmo aos tempos idos da minha infância.

Meu bisavô paterno (Pai Janjão, como era chamado) fazia parte do grupo de homens que, trilha a trilha, trabalharam na construção da Estrada de Ferro de Baturité, sobretudo nos últimos quilômetros do prolongamento cujo ponto final era a cidade do Crato. Aí chegando, e como já haviam feito nos municípios anteriores em que morou, iniciou em sua própria casa um pequeno núcleo da Igreja Presbiteriana, cuja sede havia sido implantada na capital da Província em 1883.

Neste momento, João Cortez, meu avô, já prestava serviços à Estrada de Ferro como construtor, assim como seu pai. E foi também nesta mesma cidade que conheceu minha avó Julieta Oliveira, filha de pais rigidamente católicos. O relacionamento entre ambos foi proibido pelos pais dos dois em virtude da diferença do credo religioso que professavam. A oposição foi tamanha que João Cortez e Julieta Oliveira optaram pela fuga para se casar, evento relativamente comum para o início do século XX. O que houve de extraordinário nesta fuga foi o meio de transporte utilizado. Fugiram de trem para a cidade do Cedro onde se casaram.

Este episódio sempre teve destaque entre outros narrados pelos meus avós, meus tios e meu pai que, durante a infância e juventude, sempre moraram próximo à linha férrea. Estas histórias povoaram minhas memórias como lembranças herdadas de um tempo que não vivi e me aguçaram a curiosidade sobre o trem de ferro; e sobre como as pessoas que o viam chegar construíram suas memórias sobre ele.

Quando o tráfego ferroviário foi extinto no Crato, em 1988, eu contava cinco anos de idade e não tenho nenhuma recordação do seu funcionamento. Em minhas memórias apenas é possível a imagem da estação férrea abandonada, sendo tomada pelo avanço da vegetação e ferrugem no gradil. Tal lembrança me sugeria uma sensação que até o desenvolvimento da pesquisa era incompreendida. Foi ao ouvir outras pessoas narrarem suas lembranças a respeito do transporte férreo que pude entender minhas impressões, pois, nas memórias orais narradas sobre a chegada do trem no Crato, bem como nos anos em que funcionou o tráfego ferroviário na cidade, um aspecto foi insinuado desde as primeiras entrevistas: o movimento.

O constante deslocamento da locomotiva atrelada a carros e vagões pelos trilhos da Estrada de Ferro de Baturité influenciou fortemente as lembranças acerca do trem e, principalmente, incitou nos narradores a memória do próprio corpo a partir desta dinâmica.

Mesmo a máquina férrea parada originava uma série de compassos e descompassos nas cidades que alcançava, promovendo uma nova configuração, não só em virtude do acréscimo do prédio da estação nos arredores da urbe, mas também porque a passagem da ferrovia – pela sua função de transportar diversos produtos – atraía para perto de si além dos curiosos, casas comerciais que se instalavam próximo a ela em busca de compradores. Como também nas pessoas que, ao entrarem em contato com a locomotiva, não ficaram imunes a algumas mudanças em suas percepções, sobretudo pelo fato de que o transporte férreo foi a primeira grande máquina que adentrou os sertões e transtornou as noções de espaço, tempo e velocidade.

Estes movimentos encontraram ressonância nas minhas próprias memórias sobre o transporte férreo. Na história contada e recontada acerca da fuga dos meus avós paternos para se casar; na observação da antiga plataforma ferroviária cratense desativada, compreendi que ao contrário de inércia, provocava-me uma paradoxal sensação de movimento, um rumor de velocidade, que eu percebia no envelhecimento do prédio com a ferrugem nas grades, a depredação que sofreu ao longo dos anos em que ficou abandonada e os recentes planejamentos de revitalização de parte da malha ferroviária do país.³

A compreensão do movimento como aspecto comum em todas as narrativas existe na medida do ritmo do trem, mas também na própria

³ Em 2003 o governo Lula, por intermédio do Ministério dos Transportes, divulgou entre suas estratégias o “Plano Nacional de Revitalização das Ferrovias” com o objetivo de recuperar parte da malha férrea do país e previu quatro programas, inclusive o de restaurações de ramais para tráfego de trens de passageiros. (Estado de Minas, 14 de julho de 2003, p. 21-23. Apud PAULA, Dilma Andrade de. O futuro traído pelo passado: A produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: ALMEIDA, Paulo Roberto de, FENELON, Déa Ribeiro, MACIEL, Laura Antunes & KHOURY, Yara Aun. (Orgs.), Muitas memórias, outras histórias. São Paulo: Olho d’água, Capes/Procad, p. 42) No Crato, trabalhos desta espécie foram iniciados em 2006 com a reforma da antiga estação da cidade transformando-a em Centro Cultural nesse mesmo ano e com a restauração dos antigos trilhos (até próximo a antiga plataforma) e construção de uma nova Gare cuja conclusão está prevista para o final de 2008.

interposição de temporalidades no momento de narrar suas lembranças.⁴ Desta forma, o que é contado se modifica continuamente, nunca é repetido; uma a uma, as narrativas alteram o vivido a cada recordar. Nas memórias, as viagens ganham novas nuances, a fumaça que fazia os olhos arderem já não incomoda tanto, os deslocamentos longos e certamente cansativos de outrora se transformam numa aula, o vespéral de domingo que parava para ver o trem chegar passa a ser narrado como concesso de importância à ferrovia (já que até então a festa parecia não ter tanta importância visto que era interrompida a fim de que os participantes assistissem ao transporte chegar à estação), ou até mesmo a transformação da máquina do progresso em algo que assusta e que precisa ser esquecido.

Assim, perceber os diversos caminhos que as memórias percorriam para narrar suas experiências e sensações, me levou a compreender a necessidade de interpretar, nas narrativas orais como são elaboradas as memórias sobre o trem na cidade do Crato, na qual ficava a última estação da Estrada de Ferro de Baturité, acerca do advento do comboio férreo.

Ao falar do trem, os entrevistados⁵ falaram deles mesmos. Sobretudo porque quase todos nasceram (ou chegaram à cidade) na mesma época que a estação foi inaugurada com o primeiro trem, permitindo um emparelhamento das experiências de desenvolvimento e envelhecimento do próprio corpo com o funcionamento do tráfego férreo no município. Esta relação me levou a privilegiar os 'usos e abusos' da História Oral (de vida) na interpretação das memórias orais e na compreensão de como as percepções narradas se construíram historicamente.

No entanto, desenvolver um estudo que se pretenda histórico com base nas memórias significa necessariamente considerar o que aproxima história e memória e o que as diferenciam. As 'une' o fato de ambas se ampararem sobre o mesmo fundamento: o passado como temporalidade; e este talvez seja o único ponto em comum entre estas perspectivas. Todavia, se

⁴ Os conceitos de passado, presente e futuro são utilizados para indicar a compreensão de várias temporalidades interpostas no ato da narração. Estas temporalidades são entendidas, assim como para Henri Bérgson, uma 'continuidade indivisa'. Cf: BORELLI, Sílvia Helena Simões. Memória e Temporalidade: diálogo entre Walter Benjamim e Henri Bérgson. PUC – SP, n. 1, março 1992.

⁵ Entre os entrevistados estão alguns dos que assistiram chegar a primeira locomotiva à estação da cidade como também alguns que viveram simultaneamente com o funcionamento do trem na estação cratense.

a abordagem dos tempos idos é o ponto que as reúne, a maneira como trabalham o passado as tornam completamente diversas. A respeito destas diferenças, Pierre Nora em seu texto ‘Os Lugares de Memória’ assegura que

“(…) longe de serem sinônimos, tomamos consciência que tudo opõe uma a outra. A memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações. A história é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais. A memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente; a história, uma representação do passado. Porque é afetiva e mágica, a memória não se acomoda a detalhes que a confortam; ela se alimenta de lembranças vagas, telescópicas, globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censura ou projeções. A história, porque operação intelectual e laicizante, demanda análise e discurso crítico. A memória instala a lembrança no sagrado, a história a liberta, e a torna sempre prosaica. A memória emerge de um grupo que ela une, o que quer dizer, como Halbwachs o fez, que há tantas memórias quanto grupos existem; que ela é por natureza, múltipla e desacelerada, coletiva, plural e individualizada. A história, ao contrário, pertence a todos e a ninguém, o que lhe dá uma vocação para o universal. A memória se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto. A história só se liga às continuidades temporais, às evoluções e às relações das coisas. A memória é um absoluto e a história só conhece o relativo”.⁶

David Lowenthal destacou ainda que grande parte das memórias se perdem na morte de seus portadores, ao contrário da história, potencialmente eterna. Por isso, acrescentou este autor, “*preservar o conhecimento do passado é uma das razões d’être fundamentais da história: tanto os relatos orais quanto os arquivos têm sido há muito preservados contra os lapsos da memória e o tempo devorador*”.⁷

O trabalho de escuta e registro dessas memórias, com a utilização consentida do gravador (e posterior transcrição para o papel), evitou que algumas memórias pudessem se perder com os entrevistados. Essas lembranças são ‘histórias de vida’, forjadas num enredo em que o passado é refeito a partir do que é vivido e do que é sonhado. Nesse sentido, são articuladoras de um passado que confere significado as suas existências, são pessoas recordando

⁶ NORA, Pierre. *Entre Memória e História: A problemática dos Lugares*. In: Projeto História, nº 10, São Paulo, dezembro de 1993, p. 17.

⁷ LOWENTHAL, David. Como Conhecemos o passado. In: Projeto História. São Paulo, (17), nov, 1998, p. 109.

experiências. Alessandro Portelli, em *A Filosofia e os Fatos*, considera esta especificidade como “o principal paradoxo da história oral e das memórias”, pois:

“As fontes são pessoas, não documentos, e nenhuma pessoa, quer decida escrever sua própria autobiografia (...) quer concorde em responder a uma entrevista, aceita reduzir sua própria vida a um conjunto de fatos que possam estar à disposição da filosofia de outros (nem seria capaz de fazê-lo, mesmo que o quisesse)”.⁸

As lembranças ou os testemunhos recolhidos não podem ser considerados pequenos fragmentos resgatados do passado à espera de uma interpretação. Pelo contrário, são narrações feitas a partir do que está em jogo no presente, produzidas a respeito de assuntos selecionados pelas memórias e que são elaboradas por indivíduos que têm aspirações sobre o futuro. Isso implica que esses testemunhos são subjetivos, fabricados ao sabor de invenções e reinvenções de lembranças. Assim, memória também vai ser uma ‘*construção problemática*’ do passado. Conforme Portelli assevera “recordar e contar já é interpretar”.⁹

Esta compreensão contribuiu para a realização um estudo bastante equilibrado a fim de evitar dois riscos: o de construir uma exaltação aos narradores e apresentá-los como os guardiões de uma verdade soberana;¹⁰ ou desconsiderar os sentimentos e o papel destes indivíduos para a pesquisa e apenas tratá-los como meros informantes ou registros.

De qualquer forma, as entrevistas encerram lembranças do passado e estas recordações foram, e ainda são, alvo de inúmeras desconfianças. Segundo Alistair Thomson, os críticos da História Oral asseguravam que esta não era uma fonte histórica segura porque “fica distorcida pela deterioração física e pela nostalgia própria da idade avançada, pelas tendências pessoais tanto do entrevistador como do entrevistado e pela influência das versões

⁸ PORTELLI, Alessandro. *A Filosofia e os Fatos*. Narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. Tempo, Rio de Janeiro, Vol. 1, n 2, 1996, p. 60.

⁹ PORTELLI, Alessandro. *Forma e Significado na História Oral. A Pesquisa como um experimento em igualdade*. PROJETO HISTÓRIA: Revista do Programa de estudos Pós-graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP. São Paulo, 1981, p, 161.

¹⁰ PORTELLI, Alessandro. *Forma e Significado na História Oral*. Op. Cit.

coletivas e retrospectivas do passado”.¹¹ De fato, todos estes elementos influenciam a construção dos enredos de memória, contudo, acredito que eles são muito mais constitutivos delas do que propriamente desagregadores. Thomson ainda assegura que uma análise que considere estas especificidades pode ser útil na exploração dos significados subjetivos das experiências vividas.¹²

Os entrevistados são cratenses; pessoas de outras localidades que na infância (ou juventude) passaram a residir na cidade e ali permaneceram até sua velhice; e por alguns trabalhadores ferroviários que prestaram seus serviços nas viagens entre Fortaleza e Crato. Na constituição deste grupo, privilegiei narradores mais velhos, sobretudo os que superavam os 70 anos de idade, porque interessava-me interpretar as lembranças de sensações e percepções surgidas, ou transformadas, com a chegada do trem à cidade, bem como os usos relacionados à máquina férrea; como pelo fato de que, nesta fase da vida, lembrar significa empreender uma releitura deliberada do passado, encetando a reconstrução das suas próprias vidas.¹³ O que proporciona narrativas muito mais interpretativas do que informativas.

Os narradores articulam seus enredos a partir dos usos da locomotiva: descrevem suas viagens, as chegadas e saídas do comboio férreo na estação, os artigos e mercadorias trazidos, as ‘retretas’ na plataforma saudando a chegada de visitantes considerados ilustres, ou mesmo, na referência (forçada) de acidentes envolvendo a máquina ferroviária. A maneira como o fazem, no entanto, os divide em dois pequenos grupos, que, apesar de não contraditórios, se diferenciam em sua constituição. O primeiro – sem a pretensão de articular qualquer hierarquia na ordem das descrições – é formado por aqueles que procuram intelectualizar as memórias em torno da relação que estabelecem, ou vêem ser estabelecida com o trem. Estes homens, sem exceção, partem do pressuposto de que a cidade do Crato é especial entre as demais - sobretudo em relação ao vizinho município de Juazeiro do Norte - porque é (ou foi) a

¹¹ THONSOM, Alistair. *Recompondo a memória: Questões sobre a relação entre a História Oral e as memórias*. Projeto História: São Paulo, nº 15, abr. 1997, p. 51.

¹² Idem, p. 52.

¹³ BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. Prefácio de Marilena Chauí, p. 60.

Capital da Cultura Letrada,¹⁴ característica que, nesse sentido, teria sido fundamental a escolha da cidade para último ponto da Estrada de Ferro de Baturité, entre outras reflexões.

No outro grupo são relacionados os entrevistados que construíram seus enredos apenas na perspectiva de suas experiências com a locomotiva e sua extensão de carros e vagões. Estas memórias narraram cheiros, sons e acontecimentos (assim como os outros), todavia não forjaram nenhuma atividade intelectual sobre essas lembranças, nem buscaram vinculá-las a uma oposição à cidade de Juazeiro. Estabeleceram outras relações: com seu cotidiano, pobreza, problemas de saúde, entre outros. No meio desses narradores, podem ser destacados os ferroviários, trabalhadores que tinham seu espaço e tempo estreitamente ligados à máquina ferroviária. Por isso, suas percepções trazem outros elementos e, algumas vezes adquirem sentido diferente dos demais entrevistados.

O que une estes homens e mulheres são aspectos de suas lembranças, todos estão de alguma forma relacionados à cidade do Crato e ao trem. Esta rede de depoentes foi sendo construída a partir da indicação, pelos narradores, de outras pessoas que acreditavam ter fortes memórias sobre o trem. Um a um, de acordo com sua timidez ou irreverência, contaram suas memórias, que descarrilavam em inúmeros caminhos de sonhos, esperanças e temores. Vividos e recriados na oralidade.

Em detrimento do que previu Walter Benjamin¹⁵, falaram bastante. Contaram suas experiências – o que garantiu um farto material para a pesquisa. A desenvoltura de parte deles está vinculada ao fato de que quase todos tiveram contato com a experiência da oralidade, que se fez necessária em suas profissões: “a voz, os gestos, histórias, contos, novelas, ganham sentido na linguagem oral, e é com ela que a vida vai sendo enfrentada”. No comércio, na Academia, na rádio, em palcos, alguns entrevistados, como grande parte dos cearenses, ganharam suas vidas no ‘grito’.¹⁶

¹⁴ Cf: CORTEZ, Antônia Otonite de Oliveira. *A Construção da “Cidade da Cultura”: Crato (1889 - 1960)*. Rio de Janeiro – UFRJ, 2000. (Dissertação de Mestrado em História Social).

¹⁵ BENJAMIN, Walter. O narrador. In: *Obras Escolhidas: Magias e Técnicas. Arte e Política*. São Paulo: Brasiliense, 7. ed. vol. 1, 1994.

¹⁶ RIOS, Kenia Sousa. *O Teatro de Seu Muriçoca: memórias de uma farda*. Fortaleza: Revista de História UFC – vol. 2, n° 3, 2002. ISSN 1676 – 3033, p, 71.

Segundo Silvia Helena Borelli, “a história contada é semelhante à história de vida”. Ou ainda, os narradores imprimem sentido aos seus enredos a partir do vivido, e das experiências contadas por outras pessoas. Culminando em um aspecto coletivo para as lembranças à medida que a narrativa possui valor utilitário: ensina, orienta ações e usos e também aconselha.¹⁷ Por outro lado, a memória também assume um caráter coletivo (ou social) a partir do instante em que, se tratando de aspectos há muito vividos, as lembranças podem ser recordações do que foi ouvido da família, por exemplo. Maurice Halbwachs em *A Memória Coletiva* discute as noções de memória individual e memória coletiva. Para o autor:

“Nossas lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembranças 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 confundem!”¹⁸

Os pensamentos, lembranças ou atos dos indivíduos são sempre perpassados e, ainda segundo Halbwachs, “*se explicam pela sua natureza social, e que em nenhum instante deixou de estar confinado dentro de alguma sociedade*”.¹⁹ Segundo Alessandro Portelli, em concordância com Halbwachs, a memória é moldada no meio social e influenciada por ele. As lembranças de um indivíduo, por mais íntimas que sejam, são tecidas em um meio social e a partir dele. No entanto, para Portelli o conceito de memória coletiva é inadequado à medida que “*a memória é um processo individual, que ocorre em um meio social dinâmico, valendo-se de instrumentos socialmente criados e compartilhados*”.²⁰ Essa proposição induziu a preferência pela compreensão das memórias orais sobre o trem como ‘sociais’, em detrimento da noção de memória coletiva, posto que se tratam de sensações e percepções experimentadas a partir de elementos e experiências comuns a outros indivíduos.

¹⁷ BORELLI, Op. Cit. p, 80.

¹⁸ HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2004, p. 30.

¹⁹ HALBWACHS. Op. Cit, p. 41.

²⁰ PORTELLI, Alessandro. *Tentando Aprender um Pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na História Oral*. PROJETO HISTÓRIA: Revista do Programa de estudos Pós-graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP. São Paulo, 1981, p.16.

Todavia, Maurice Halbwachs assegura que a memória também possui caráter individual. As reflexões que cada indivíduo faz, de algum modo, escapam a todos os outros a sua volta, porque o fazem com base em sentimentos e noções originados em outros grupos. Assim, são sensações ou valores possíveis somente a um indivíduo, nunca idênticos em relação a outros.

David Lowenthal explicou que “como forma de consciência, a memória é total e intensamente pessoal (...) [e] transforma acontecimentos públicos em experiências pessoais”. Assim, os narradores ao falar sobre o trem estão expondo em primeiro lugar suas próprias percepções, o que lembraram é, sobretudo, seu passado.²¹ Neste caso, é necessário evitar o equívoco de tentar compreendê-las hierarquicamente. Não cabe asseverar qual é mais correta ou importante. Ou mesmo entendê-las como algo que se complementa para formar um todo. A memória, assim como “*a narrativa não tem fim, não promete uma explicação. Seu final parece estar sempre em aberto, pois a própria vida é suscetível a um novo prolongamento*”.²² O ato de lembrar um acontecimento nunca poderá ser da mesma forma que o anterior, até mesmo porque a memória é suscitada a partir dos jogos do presente, influência que a ressignifica continuamente.

Por outro lado, as memórias de um indivíduo podem apresentar um caráter semelhante, convergente, ou totalmente divergente em relação a outras. Sobre as últimas Portelli inferiu que “(...) a História Oral tende a representar a realidade não tanto como um tabuleiro em que todos os quadrados são iguais, mas como um mosaico ou colcha de retalhos, em que os pedaços são diferentes, porém, formam um todo coerente depois de reunidos – a menos que as diferenças entre elas sejam tão irreconciliáveis que talvez cheguem a rasgar todo o tecido. Em última análise, essa também é uma representação muito mais realista da sociedade, conforme a experimentamos”.²³

Quando os narradores constroem seus enredos o fazem a partir de inumeráveis escolhas sobre o que vão narrar, como vão contar, a que vão dar

²¹ LOWENTHAL. Op. Cit, p. 78-79.

²² BORELLI. Op.Cit. p, 80.

²³ PORTELLI. *Tentando Aprender um Pouquinho*. Op. Cit, p. 16-17.

maior ênfase ou mesmo se vão falar, estas entre tantas outras possibilidades. Tais seleções que a memória faz evidenciam as formas tênues da lembrança, asseguram que o narrado não é uma capitulação; pelo contrário, é sempre um enredo novo, escolhido como melhor parece a quem recorda.

No entanto, compreender a memória como seletiva apenas pode conferir a esta uma racionalidade que ela não possui. Pois, segundo Maurice Merleau-Ponty, em seu livro *Fenomenologia da Percepção*, quem relembra fatos não se recorda somente daquilo que pretende, mas também de eventos desagradáveis que trazem constrangimento a quem o faz.²⁴ Ademais, muitas vezes este lembrar é realizado por vias, segundo este autor, um tanto quanto irracionais, como cheiro, gosto e tato.

A memória pode ser entendida de uma maneira bem simples como registros, por vezes desconexos, do que foi vivido ou sonhado. Esta rápida inferência implica, em última instância, que ela pode ser compreendida como um elemento participativo do corpo humano, como salienta Maurice Merleau-Ponty. Tal inclusão significa que, para que os acontecimentos sejam registrados, de alguma forma, pelas lembranças, estas têm que necessariamente ser realizadas através de algumas faculdades do corpo: os sentidos. São estes que permitem a existência de uma relação entre o corpo e o mundo, pois, qualquer indivíduo ao recordar algo o faz a partir do que viu, ouviu, respirou, saboreou ou sentiu. Assim, interpretar memórias é, de certa forma, fazer uma história das percepções.

Ainda segundo Merleau-Ponty, tais vias de comunicação do corpo com o mundo – os sentidos – permitem observar que o corpo está incluso no mundo: “não é preciso perguntar-nos se nós percebemos verdadeiramente o mundo, é preciso dizer, ao contrário: o mundo é aquilo que nós percebemos.”²⁵ Narrar lembranças é contar histórias a partir do que foi vivido e sonhado, registros selecionados pela memória e descritos baseados no presente e para o futuro.

As memórias orais compartilhadas pelos narradores à medida que contavam suas experiências com o trem colocaram em destaque a cidade do

²⁴ MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da Percepção*. 2Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

²⁵ MERLEAU-PONTY, Maurice. Op. Cit, p. 13-14.

Crato. Quando a memória descarrilava dos trilhos e seguia outras vias, desenhos da configuração citadina eram postos em prática. De forma que, brincadeiras de infância, prédios públicos, antigos nomes de rua fizeram parte dos artifícios utilizados para narrar as memórias do trem no Crato em meados do século XX.

Dentro desse processo de transformação da cidade, entre práticas/discursos, a chegada da Estrada de Ferro surge como símbolo de modernidade, pois, se por um lado esse evento transformava o espaço físico da urbe, por outro trazia consigo a construção de um discurso em que se intensificou a tradução da cidade como espaço urbano, *locus* do moderno. Dessa forma, foi erguida uma forte construção discursiva em torno do trem apontando-o como representativo da modernidade e do progresso da cidade. Não apenas pelo aspecto econômico, pois a passagem da Estrada de Ferro concorria como um fator significativo para o crescimento citadino, em termos econômicos.

Diversos desdobramentos podem ainda ser verificados a partir deste acontecimento, entre eles é possível citar uma mudança nos costumes, como também uma percepção diferenciada em relação aos elementos do cotidiano e a própria maneira de entender a configuração citadina e regional, especialmente quando estudamos aquilo que ficou na memória dos habitantes em virtude desta ser múltipla. Por isso, a cada relembrar são acionadas impressões, intenções e percepções diferentes.

Algumas das impressões provocadas pelo aparecimento da via férrea no século XIX são indicadas por Foot Hardman no decorrer de sua obra *O Trem Fantasma*. Segundo o autor, são expressivamente impactantes, em meados do século oitocentista. As noções de tempo, espaço e velocidade são modificadas significativamente. A partir de então, passa-se a perceber o surgimento de expressões como “Vai pegar o trem?” ou “Pegou o trem andando” que, em princípio, remetem a pressa ou atraso de alguém, mas que também indicam e relacionam à ferrovia um horário mais rígido. Não mais o dia compassado apenas pelo sol, ou pelo relógio da matriz, que não envolviam um maior rigor à pontualidade, mas dali em diante se observa um tempo também marcado pela chegada e saída pontual do trem na estação.

O espaço também é transformado, não só o da urbe que ganha a estação em seus arredores, mas da Região que passa a ser compreendida diferentemente, já que o trem ultrapassa as fronteiras e propõe um novo traçado 'em linha reta'. A esses aspectos é aliada a velocidade da máquina com o poder de aproximar grandes distâncias. Uma mudança considerável para os que antes do transporte ferroviário faziam suas longas viagens em carros puxados à tração animal de cidade a cidade. Mas que, a partir de então, têm a oportunidade de experimentar outra viagem, numa geografia inédita, reta, que não passa por cidades e sim por estações.

Assim, devemos considerar os significados que envolviam o trem, de como a locomotiva representava naquele momento o progresso (numa perspectiva particular). Elevava a urbe a um patamar superior em relação às demais, implicava não só a remodelação cidadina e o aparecimento de novos bairros, mas influenciava os costumes e comportamentos, transformando os hábitos sociais, despertando sonhos e fantasias na população. Nesse sentido, os habitantes do Crato da década de 1920 foram envolvidos num universo de signos e significados que permeavam esta chegada.

No entanto, é necessário considerar que a chegada do trem à cidade do Crato não envolveu apenas o interesse no progresso econômico da região, pois, entre outras obras públicas, a construção da Estrada de Ferro de Baturité tinha para o governo do Estado uma finalidade assistencialista. Pretendia-se com a execução de grandes obras, como a edificação de uma ferrovia e de açudes, empregar os flagelados que migravam para outras cidades, principalmente para a capital. Dessa forma, estes, entre outros aspectos, influenciaram as lembranças sobre os trilhos que alcançaram a região do Cariri.²⁶

A partir dessas inferências é fundamental interpretar como os narradores contam suas memórias e constroem enredos para expressar suas percepções e as mudanças que elas tiveram a partir do encontro com a via férrea. De que maneira se deu a adaptação ao convívio com a máquina, ou, em que medida os impactos desse encontro marcaram as pessoas e como vão interpretá-los; pois, enquanto o trem percorria os trilhos transformava não

²⁶ CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da Seca: Sertanejos, Retirantes e Operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

apenas o espaço físico, recortado pela linha férrea, mas também modificava hábitos, noções, percepções e costumes.

A memória, ao contrário do trem, foge dos trilhos constantemente. Percorre novos caminhos, reinventa o passado e as percepções registradas em suas lembranças. De modo que é impossível perceber onde elas se iniciam e onde terminam, pois as relações que estabeleceram em seu percurso são diversas. Impedindo-me, inclusive, a consideração de dois marcos temporais para a pesquisa. É certo que o trem chegou ao Crato no ano de 1926 e em 1988 o tráfego ferroviário de passageiros foi extinto. O movimento do trem, no entanto, cessou nos trilhos, mas continuou nas lembranças, tanto que não é possível encontrar um ponto inicial e nem final definido. Dessa forma, o encontro entre o trem e a cidade com seus habitantes originou um jogo de ritmos que se compuseram de batidas, frenéticas ou não, e de pausas, mas um movimento forjado (nas e) pelas memórias de seus habitantes.

Tudo o que foi vivido ou sonhado se transforma em ressonância com aquilo que existe no presente, a respeito dos registros do passado e considerando as projeções pretendidas para o futuro. Por isso, os narradores ao contar a história do trem seguem caminhos, à primeira vista, sinuosos, que fazem constantes relações com o experimentado e o esperado.

Nesses caminhos, o questionamento de Padre Lara²⁷ se destaca: “*como é então que a gente pode ter confiança na História?*” Portelli inferiu que “não reconheceremos a imaginação a menos que procuremos nos inteirar dos fatos”. O que significa que o estudo com a fonte oral nunca poderá ser feito desvincilhado do confronto com outros registros.²⁸ Não se busca uma verdade absoluta através do estudo com a oralidade, mas se pretende trabalhar com a verdade desta fonte, que consiste nas inúmeras relações e correlações engendradas na narrativa sobre o passado.

Assim, o que importa neste tipo de análise é a maneira como os entrevistados contam a história. A trama engendrada ou o enredo articulado durante a narração é, na realidade, o objeto de estudo da oralidade. De forma que delírios, fantasias e enganos não serão compreendidos como pontos

²⁷ Personagem de Érico Veríssimo do livro *Um certo capitão Rodrigo* do qual foi extraída a epígrafe desta introdução.

²⁸ PORTELLI. *Tentando Aprender um Pouquinho*. Op. Cit, p. 25.

desagregadores da fonte oral. São, por outro lado, *detalhes* interessantes da investigação e indícios dos aspectos que compõem as memórias do trem na cidade do Crato.

Estas narrativas são interpretadas considerando a sua inclusão em um campo de possibilidades, posto para os acontecimentos relatados, que se descortina a partir das outras fontes: jornais, relatórios (produzidos pela administração da Rede de Viação Cearense), escritos de memorialistas e cronistas. Registros que auxiliaram na construção de outras visões sobre a ferrovia, o interesse econômico sobre a cidade do Crato e a implementação rodoviária no Brasil e mundo.

A interação entre fontes orais e os outros aportes empíricos permitiu a percepção da ação de sujeitos sociais no processo histórico que criam e recriam, no interior de um entrelaçamento de temporalidades (e de perspectivas individuais e sociais), suas memórias sobre o trem. A interpretação dos documentos coletados foi organizada em quatro capítulos.

O primeiro capítulo, **Os ziguezagues da memória e o trem: o Crato a partir da memória dos seus habitantes**, interpreta as lembranças acerca da cidade do Crato nas narrativas dos entrevistados. Memórias que descarrilam dos trilhos e se separam do trem (ainda que falem dele) para contar a cidade de inúmeros modos diferentes. Mas que dizem respeito à experiência dos depoentes, suas sensações e percepções. Neste capítulo importou apreender as concepções sobre a cidade que afloraram nas narrativas e ajudaram a compor novas visões para o trem. Perceber as relações de diferentes temporalidades surgidas nas lembranças sobre o vivido e o sonhado.

O segundo capítulo, **Idas e vindas, partidas e chegadas: Lembranças de viagens**, versa em torno das memórias sobre os deslocamentos do trem para compreender como se processa essa simbiose heterogênea de ritmos e batidas anunciadas e inauguradas com o apito do trem. Já que, nas memórias, as viagens foram a primeira expressão (ou tradução) de movimento de forma que para os entrevistados somente é possível recordar o trem a partir das sensações vivenciadas nos deslocamentos ao longo dos trilhos. E mesmo quando houve esforço de relatar um acontecimento que dissesse respeito a apenas uma cidade ou estação, foi sobre o trem parado que passaram a narrar, ou, o movimento iniciado na

cidade a cada chegada de um comboio férreo. Assim, se faz necessário compreender as transformações sentidas nos hábitos e costumes cotidianos.

No terceiro capítulo, **O Trem transforma as percepções**, são considerados alguns temores de intelectuais no final do século XIX e início do XX em relação à penetração do transporte férreo no interior brasileiro, sobretudo o receio de que fosse prejudicado o Brasil puro que pressupunham existir resguardado no interior; interpretando, em contrapartida, em que termos os narradores entendem e analisam a aproximação entre o sertão e o litoral. Num segundo momento, busquei compreender como as memórias orais narraram a adaptação entre pessoas e máquina ferroviária, considerando todas as mudanças que ela proporcionava; e como os desastres que o trem também trazia em suas idas e vindas cotidianas são narrados ou esquecidos nas lembranças.

Por último, o capítulo intitulado **RVC: Rapariga Velha Cansada!** As narrativas são interpretadas aqui para entender de que maneira as relações constituídas com a tecnologia são apresentadas nas lembranças por meio das sensações experimentadas na relação corpo e mundo (conforme Merleau-Ponty) e que usos são engendrados com essas percepções. Como também, compreender essa relação com a tecnologia quando se constata uma marcante deterioração da locomotiva. E o fato de que, apesar do transporte ferroviário não oferecer as vantagens anteriores, não houve o desgaste na concepção de que o trem possuía uma grande capacidade de transporte; fato que, aliado a outros elementos existentes nas lembranças dos entrevistados, evita que haja um desprezo absoluto em relação à via férrea.

Assim se construiu a Estrada de Ferro de Baturité até alcançar o Crato, um misto de ritmos, do trem, de arritmias, das chuvas e outros movimentos: o das autoridades cearenses em não ver o território subdividido em uma nova unidade e, portanto, enfraquecido; dos cratenses que lutavam para que a cidade não perdesse prestígio frente o Juazeiro do Norte; dos intelectuais que temiam a perda do Brasil puro com a penetração do interior e tantos outros. Na memória cada um deles toma outro sentido, se ergue em novos vultos, maiores ou menores, de acordo com a interpretação que o narrador faz. É no ato de narrar que se constrói a Estrada de Ferro, efêmera, pois a memória não percorre os mesmos trilhos por duas vezes, nem por muito tempo. E assim o

trem adquire novos tons, cheiros, nuances, sons... O trem na memória é *outra coisa!*

Crato, da Estação Ferroviária,
De familiares e amigos ansiosos
À espera do bater do sino,
Avisando que o trem
já se aproximava.

Maria Lara de Araújo Mourão
Crato – Ontem e Hoje

Capítulo I - Os ziguezagues da memória e o trem do Crato

1.1 – Estradas de Chão

Lembrar a chegada do primeiro trem no Crato em 1926, bem como os anos em que houve tráfego ferroviário na cidade, é recordar um tempo relativamente remoto em se tratando de memórias orais. Neste sentido, as lembranças narradas trazem resquícios do que pode ser compreendido como uma memória 'herdada' à medida que, segundo Goethe, *“quando queremos lembrar o que aconteceu nos primeiros tempos da infância, confundimos muitas vezes o que se ouviu dizer aos outros com suas próprias lembranças.”*²⁹

A novidade do trem no final do século XIX e início do XX estava estreitamente relacionada à idéia de modernidade. Noção que também implicava na compreensão de que aonde chegassem os trilhos se iniciava uma nova época de progresso, em detrimento da que era finalizada. No Crato, essa idéia foi traduzida na perspectiva das estradas que davam acesso à cidade. As antigas e consideradas precárias passaram, após a chegada do trem, a representar o passado obsoleto, enquanto os trilhos significavam o futuro na esteira do avanço tecnológico. Por essa razão, Alderico Damasceno, professor aposentado de História Econômica da antiga Faculdade de Filosofia do Crato, afirmou que *“o caminho natural para chegar no Crato, era o trem. As estradas não tinham condições, não tinham carros, não tinha nada.”*³⁰

²⁹ GOETHE, Johann Wolfgang. Memórias: poesia e verdade. 2 vols. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1986. Apud BOSI, Ecléa. Op Cit. p, 57.

³⁰ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 08.

A precariedade das estradas que davam acesso ao Crato³¹ preocupou muitas pessoas, além do poder público, durante o século XIX e início do XX. De maneira tal, que se percebe uma significativa quantidade de textos escritos cuja função era informar aos governantes cearenses que a cidade tinha atributos naturais – como fontes e vegetação verde durante a maior parte do ano que a tornavam uma localidade especial em relação as demais áreas do Estado. Como fez José Pinheiro Bezerra de Menezes,

“[Crato] Acha-se em ótimas condições, para ser abastecida com excelente agua potavel das nascentes do Grangeiro ou do Batateira; para ser illuminada à luz electrica, etc. Presta-se facilmente a uma réde de esgotos. Possui uma espaçosa matriz que serve de cathedral. É sede da diocese do Cariry, recentemente creada.”³²

A José Pinheiro, descendente de uma rica família da região cariense detentora de escravos e grandes sítios com engenhos de rapadura, interessava exaltar uma região que permitia o desenvolvimento de várias culturas como a plantação de cana-de-açúcar, o fabrico da rapadura e da aguardente e a criação de gado. No entanto, não se tratava de uma explanação inocente, mesmo porque, era o ano de 1915 e a região descrita, o sertão cearense.

Neste momento, grande parte do interior do Estado do Ceará experimentava os efeitos da seca que se abatera sobre a região e que ficou ‘famosa’ na obra *O Quinze* de Rachel de Queiroz. Em meio às notícias de mortes de pessoas e animais publicadas nos jornais da época e as que chegavam com aqueles que alcançavam a capital, o artigo de José Pinheiro Bezerra de Menezes, cujo trecho foi transcrito acima, certamente causou

³¹ A situação geográfica cratense sofreu algumas alterações desde sua primeira delimitação (jurídica), ocorrida no ano de 1764 com sua elevação do povoado a categoria de vila real. Neste momento a cidade do Crato ocupava toda a região do Cariri, com exceção apenas da área correspondente a Missão Velha. Com o decorrer dos anos, no entanto, alguns de seus sítios e distritos também se emanciparam retalhando o espaço cariense (ou cratense, já que Missão Velha não apresenta mudanças territoriais significativas). Assim, no ano de 1860, Thomaz Pompeu de Sousa Brasil registra a presença de duas cidades e três vilas no sul cearense, respectivamente: Crato e Jardim, seguidos de Barbalha, Missão Velha e Milagres. Em 1915, ano de publicação do artigo de José Pinheiro Bezerra de Menezes transcrito da Revista do Instituto do Ceará, a configuração espacial cariense já havia sofrido novas modificações, como a inclusão neste roteiro da cidade de Juazeiro do Norte emancipada em 1911 e ainda outros municípios de menor porte no que diz respeito às decisões político-econômicas na região do Cariri. Cf: MENEZES, José Pinheiro B de. Notas colhidas e observações feitas por um Amigo da Terra em setembro de 1915. Município do Crato. In: Revista do Instituto do Ceará, Anno XXXII, 1918, 152-168.

³² MENEZES, José Pinheiro B de. Op. Cit, p. 161.

estranheza a quem o leu; pois, era o relato de que, em meio àquele caos ensolarado, existia uma cidade que estava quase isenta de todo o sofrimento provocado pela falta de água.

De fato, a localização geográfica da cidade do Crato, suas características climáticas e possibilidades de culturas foram importantes fatores de atração de pessoas de outras partes da província, ou de fora dela, a partir, sobretudo, da segunda metade do século XIX. Sertanejos que fugiam dos efeitos provocados pela seca e chegavam em busca de trabalho numa região que, segundo registro do viajante Francisco Freire Alemão, mesmo em períodos de grandes estiagens permanecia apresentando uma vegetação verde³³, encontravam na plantação de cana-de-açúcar³⁴, na criação de animais e no trabalho nos engenhos muito serviço.

Se os braços de trabalho se multiplicavam, plantéis não faltavam para absorvê-los. O estrangeiro George Gardner, já no ano de 1838, atestava o cultivo da cana-de-açúcar, mandioca, arroz e fumo como principais atividades econômicas realizadas na cidade.³⁵ Os trabalhadores livres, unidos aos braços escravos, até o ano da abolição, plantaram e moeram a cana-de-açúcar³⁶ e tão significativo era este contingente de trabalhadores e engenhos moendo que no ano de 1858, Thomaz Pompeu de Sousa Brasil registrou em seu *Ensaio Estatístico da Província do Ceará* a produção de 10.000 arrobas de açúcar na região do Cariri.³⁷

A todos os que vinham refugiar-se da seca nesta região, e no Crato, somavam-se aqueles que iam à cidade para usufruir suas funções administrativas, iam casar-se, batizar seus filhos e afilhados, responder a processos criminais, ou participar das feiras vendendo ou comprando produtos.

³³ ALEMÃO, Francisco Freire. Diário de Francisco Freire Alemão: Fortaleza – Crato, 1859. Fortaleza: Museu do Ceará, Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006.

³⁴ A região do Cariri, apesar de suas grandes lavouras de cana-de-açúcar, não pode ser entendida nos moldes do Nordeste açucareiro percebidos na Zona da Mata pernambucana e o Recôncavo Baiano. Outros gêneros eram também cultivados em suas terras, ainda que em menor escala ou em suporte à lavoura da cana.

³⁵ Havia ainda plantações de outros gêneros – apesar do cultivo da cana-de-açúcar ter maior disseminação. Segundo George Gardner, “Na cidade e seus arredores cultivam-se as frutas tropicais comuns, como a laranja, a lima, o limão, a banana, a manga, o mamão, a jaca, a fruta do pão e o cajú; também são comuns as uvas, abacaxis, melões e melancias, todas se vendem barato”. GARDNER, George. Viagem ao interior do Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975, p 95.

³⁶ SÁ, Yacê Carleial F. de. *Os homens que faziam o Tupinambá moer – Experiência e Trabalho em engenhos de rapadura no Cariri (1945 - 1980)*. Dissertação de Mestrado em História Social. Fortaleza: UFC, 2007.

³⁷ BRASIL, Thomaz P de S. Op.Cit. p, 360.

De maneira que o Crato no final do século XIX e início do XX, além de ser uma localidade produtora, também era o lugar da troca das mercadorias locais e das que chegavam sobre o lombo dos animais, em meio a uma intensa movimentação de pessoas.

Todavia, esta efervescência parecia não extrapolar os arredores da cidade. Tanto que José Pinheiro Bezerra de Menezes viu-se obrigado a informar que, em meio 'a seca do quinze', Crato gozava de alguns benefícios. Sua descrição não divinizava a cidade e seus heróis, atitude comum em outros autores caririenses³⁸, mas descrevia um município com muitas riquezas naturais e que teria suas condições melhoradas ao receber qualquer recurso tecnológico.

Sua intenção, deste modo, não é assegurar simplesmente uma supremacia do município em relação aos seus circunvizinhos, mas acenar, ainda que sutil e veladamente, a necessidade de um estreitamento das relações e da própria distância entre esta urbe e a capital do Estado. Uma interação que auxiliasse no escoamento da produção local até o porto e para outros mercados, bem como se esperava que chegassem ali novidades e tecnologias, o progresso. Da mesma maneira, informou Paulo Elpídio de Menezes³⁹, nascido no Crato em 1879 e onde morou até seus 18 anos, "*sem estrada de ferro, sem telégrafo, a urbs caririense, vivia em grande atraso com as novidades da época*".⁴⁰

Pela sua localização no mapa cearense, Crato está situada no extremo sul do Estado no limite que faz divisa com Pernambuco⁴¹, a cerca de 112

³⁸ No segundo momento deste capítulo alguns cratenses e seus escritos terão maior atenção na análise, dado que, a partir da compreensão da natureza de suas obras bibliográficas, se pretende reter elementos que auxiliem na interpretação de suas narrativas.

³⁹ Como sugere o título *O Crato do meu tempo*, os escritos de Paulo Elpídio se referem ao período em que morou na cidade: sua infância e adolescência. São registrados os acontecimentos compreendidos entre 1879 e 1896, bem como as oportunidades que teve de voltar a cidade após sua partida. Ademais, o tempo que separa o vivido do escrito permite uma série de novas relações e significados àquilo que é posto no papel. Assim, é o presente que impele à busca pelo que passou numa tentativa de compreensão do que se vive no momento. E Paulo Elpídio chega a uma idade que considera avançada o suficiente para escrever sobre sua cidade natal em um período remoto. Apesar de o fazer em uma época em que afloram textos sobre o Crato, por ocasião de seu primeiro centenário, sua obra trata antes de mais nada do autor. Talvez através dele tente justificar ou comemorar a pessoa que se tornou, mas ao fazer isto apresenta o Crato do seu tempo a seus leitores. Cf: MENEZES, Paulo Elpídio de. *O Crato de meu tempo*. Fortaleza: Edições UFC. Col. Alagadiço Novo, 1985.

⁴⁰ MENEZES, Paulo Elpídio de. Op. Cit. p. 77.

⁴¹ Proximidade que também foi política durante os primeiros anos de existência da vila, contudo, não interessa neste momento um maior aprofundamento do estudo desta relação.

léguas de distância da capital Fortaleza. Para alcançá-la, no início do século XX, eram necessários vários dias de viagem sobre animais ou carros puxados por eles atravessando toda a zona sertaneja. Segundo Thomaz Pompeu de Sousa Brasil a principal estrada que ligava a capital a região do Cariri saía de Fortaleza em direção a Aracati, passando por Russas, Cachoeira e Icó, deste ponto os comboios seguiam para a cidade de Lavras, Missão Velha e, finalmente, para Crato num total de 739,2 km. Era o caminho do gado, das mercadorias e dos viajantes,⁴² o que tornava o escoamento da produção e dos gêneros cultivados no Cariri uma tarefa árdua e praticamente inviável.⁴³

Ademais, a probabilidade do gado alcançar o porto com vida em tempos de seca era bastante reduzida. Conforme notas do diário de Francisco Freire Alemão⁴⁴, a escassez de chuvas comprometia o centro do Estado, seus rios, animais e plantações inviabilizando a comunicação das cidades caririenses com outros povoados e o litoral, transformando a região em uma ilha. Situação reclamada pelas autoridades públicas na Ata de número 13 datada de 1855 em apresentação de um Código de Posturas para a organização econômica do município: “A falta de vias de comunicação é sobre tudo o de que mais se recente este município”.⁴⁵ Assim, (em seca ou bom inverno) a produção da ‘urbs caririense’ ficava retida na cidade, sendo vendida ali ou nos arredores mais próximos. De modo que a Estrada de Ferro de Baturité, pela sua capacidade de transportar grandes cargas com maior velocidade, passou a ser cada vez mais compreendida como o instrumento que traria o desenvolvimento da economia e o progresso da região. Conforme escreveu José Pinheiro Bezerra de Menezes, “as terras deste município são mui valorizadas e muito mais serão quando aqui chegar a via-ferrea Baturité”.⁴⁶

Dessa maneira, os trilhos não tiveram para o Crato o mesmo significado que animou a chegada do primeiro comboio férreo em Cedro, Iguatu ou

⁴² Havia ainda outras estradas que ligavam a cidade do Crato a outras cidades, regiões e províncias, mas todas tinham basicamente o mesmo porte. Sendo esta a principal via de acesso entre a região e a capital Fortaleza. BRASIL, Thomaz Pompeu de Sousa. Op. Cit, p. 258.

⁴³ Além das 10.000 arrobas de açúcar acima referidas, já em 1860 fabricava-se no Cariri, anualmente, uma média de 1,5 toneladas de rapadura e 80 litros de aguardente. Cf: BRASIL, Thomaz Pompeu de Sousa. Op. Cit, p. 360.

⁴⁴ Diário de Freire Alemão. Op. Cit, p, 121.

⁴⁵ Arquivo Público do Estado do Ceará – APEC. Ata nº 13, Crato, 11/10, 1854, p. 02.

⁴⁶ MENEZES, José Pinheiro de. Op. Cit, 161.

Senador Pompeu. Se nestas cidades a luta contra a seca era o interesse primeiro, para a *urbs cariense* o apito do trem exprimia o som do progresso tecnológico. Assim foi vista a máquina férrea na sua chegada: como o ícone da modernidade que faria prosperar e colocar a cidade em sintonia com o ritmo da civilização ocidental.

Idealizado na Inglaterra e bastante utilizado a partir da Revolução Industrial, o trem passou a ser o objeto de desejo de todos os países que tencionavam algum progresso para seu desenvolvimento econômico. O Brasil estava entre eles, sendo um dos primeiros a iniciar tal corrida. No ano de 1835 o Congresso Nacional promulgou um pioneiro decreto em relação às vias férreas, sancionado pelo então Regente Diogo Antonio Feijó. O primeiro artigo determinava:

“O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais Companhias, que fiserem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para uso de carros para transporte de generos e passageiros”.⁴⁷

Nenhuma ferrovia foi empreendida neste momento, apesar das facilidades cedidas pelos poderes públicos a qualquer interessado numa construção deste tipo. Somente em 1852 o país teve sua primeira Estrada de Ferro. A Linha havia sido planejada e edificada por Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, e tinha extensão de 14,5 quilômetros ligando a raiz da Serra de Petrópolis ao porto.

Segundo Lopes Prado, autor do relatório acerca do *Centenário da Viação Brasileira*, a via férrea penetrou a passos lentos no Brasil, tanto no período monárquico quanto no republicano.⁴⁸ Tal compreensão não foi expressa apenas por este engenheiro e deputado federal, mas encontrou ressonância em artigos publicados nos jornais da época. Como no anúncio do jornal *O Nordeste* em que o redator indaga inquieto:

⁴⁷ PAIVA, Alberto Rodolpho de. *Legislação Ferroviária Federal do Brasil* – Edição comemorativa do primeiro centenário da Independência, Apud LOPES, Prado. *Um Seculo de Viação no Brasil (1827 - 1926)* – Trabalho organizado em comemoração do centenário da fundação do congresso legislativo. Rio de Janeiro, 1928, p. 8-9.

⁴⁸ LOPES, Prado. *Um Seculo de Viação no Brasil (1827 - 1926)* – Trabalho organizado em comemoração do centenário da fundação do congresso legislativo. Rio de Janeiro, 1928.

“Não seria o Brasil riquíssimo si tivesse, desde os primeiros dias, incentivado a construção de estradas de ferro? Não estaria o nosso patrimônio econômico numa elevação formidável si os nossos estados si encontrassem, entre si, ligados por um caminho de ferro? Comquanto este assumpto seja o maximo dos assumptos para a vida da nacionalidade, aqui, no Brasil, não tem sido o mesmo tratado como de direito e dever. Entretanto, conforta-nos, a nós brasileiros, a marcha lenta que este assumpto tem tido entre nós”.⁴⁹

No Ceará, a implementação de ferrovias foi iniciada ainda no período monárquico, no ano de 1870, quando se firmou a primeira diretoria para a construção dos trilhos no Estado, presidida por Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, sendo no ano de 1873 inaugurada a estação Central em Fortaleza.⁵⁰ A Estrada de Ferro de Baturité, como ficou conhecida, seria construída em três etapas. A primeira partia da capital em direção a cidade de Baturité, trecho que foi concluído em 1882. Terminada esta fase, e após uma pausa de cerca de oito anos⁵¹, foram estendidos os trilhos até a região sul cearense, especificamente à cidade do Crato, que teve sua inauguração em 1926. E, posteriormente, deveria ser prolongada até as margens do rio São Francisco conforme o mapa abaixo, produzido em 1921 pela administração da Rede de Viação Cearense. Projeto este, que não saiu do papel.⁵²

⁴⁹ ‘A eficiencia das estradas de ferro no Brasil’ – *O Nordeste*, 12 de novembro de 1936, p. 02.

⁵⁰ ARARIPE, J. C. de Alencar. *A comunicação pelos caminhos de ferro*. In: Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Tomo LXXXVII – Ano LXXXVII. Jan/Dez de 1973.

⁵¹ Data em que se inaugurou a estação de Riachão em 1890, ponto imediatamente posterior a Baturité nos trilhos. Esta configuração vigorou até ano de 1921 quando foi construída a estação de Açudinho entre Baturité e Riachão.

⁵² BARROSO, José Parsifal. *O Centenário da Rede de Viação Cearense*. Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Vol. 97. Tomo XCI – Ano XCI. Jan/Dez de 1977, pp. 90-97.

Mapa 1 - Projeto da Linha Sul da Rede de Viação Cearense de 1921



Mapa 1 – Extraído do mapa produzido para o Relatório anual da RVC do ano de 1921, o qual prevê o prolongamento dos trilhos até as margens do Rio São Francisco.
Fonte: Arquivo RVC.

Da mesma forma que ocorreu no restante da malha ferroviária do país, as questões financeiras e burocráticas influenciaram a construção dos trilhos de Baturité. A falta de recursos também implicou em variações na velocidade com que os trabalhos eram realizados. As concessões passaram de uma empresa a outra até que o governo do Estado do Ceará encampou a obra.

Paralelamente a estas negociações, o clima da região se apresentou como um elemento a ser considerado. As estiagens verificadas no interior assolaram tão fortemente este território, que o Ceará passou a ser assunto de urgência da nação. De maneira que as Estradas de Ferro surgiram, entre outras alternativas, como uma maneira viável de solucionar alguns entraves provocados pela escassez de chuvas.⁵³

⁵³ No terceiro capítulo deste trabalho se discute, mais detidamente, as influências das características climáticas do Estado do Ceará sobre a construção da Estrada de Ferro de Baturité.

Raimundo Girão, ao escrever sobre o que ele denominou de colapso, a seca de 1877 a 1879, menciona que as cidades de “Sobral, Crato, Baturité, Granja, Quixeramobim eram os focos de maior movimentação”. A partir da implementação da ferrovia cearense esta movimentação se intensificou, em contraste com Aracati e Icó “agora despidas do esplendor de ontem”, pois por estas não passava a Linha férrea. E, mesmo considerando como uma penetração lenta das estradas de ferro, o autor direciona seu olhar para as transformações que a máquina proporcionava, posto que algumas aglomerações humanas tomavam “alento civilizador”.⁵⁴

Assim, quando o trem chegou à cidade do Crato inaugurou, para seus habitantes, um conjunto de mudanças que progressivamente transformou seus cotidianos e a forma como percebiam aquilo que era vivido e sonhado; inaugurou-se uma época supostamente moderna. A percepção dos moradores acerca das novidades experimentadas contribuiu para a compreensão dos *outros padrões técnicos como obsoletos*⁵⁵ e reforçou a constituição na memória de um passado isolado por estradas de chão, em contraste com o futuro que chegou velozmente através das estradas de ferro.

⁵⁴ GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: UFC Programa Editorial, 2000, p. 395.

⁵⁵ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo. SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo e. *Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950)*. Fortaleza: Museu do Ceará/ Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006, p, 31.

1.2 - Memórias da cidade

A partir do ano de 1926, a Estrada de Ferro de Baturité passou a exercer a função de principal via de entrada e saída da cidade do Crato, tanto para passageiros quanto para mercadorias. O movimento do município foi intensificado a partir deste momento, que ficou marcado nas memórias orais e escritas dos moradores como o início de um tempo de transformações da configuração e costumes citadinos. As descrições indicam a construção de casas, prédios públicos e logradouros do final da década de 1920 em diante que identificavam Crato como uma cidade moderna.

Segundo Irineu Pinheiro, quando os viajantes chegavam ao Crato a bordo da locomotiva, desembarcavam na plataforma ferroviária. Tinham imediatamente, emolduradas pelas portas da estação, a visão do que o autor chama de primeiro cartão de visita da cidade, a Praça Francisco Sá, inaugurada no final dos anos de 1930.⁵⁶

Foto 1 – Estação Ferroviária, Crato - 1940



Foto 1 – Praça Francisco Sá e Estação Ferroviária do Crato na década de 1940. Acervo da autora.

⁵⁶ FIGUEIREDO FILHO, J. de & PINHEIRO, Irineu. Op. Cit. p, 63.

Irineu Pinheiro no livro *A Cidade do Crato* escrito em parceria com José de Figueiredo Filho por ocasião do centenário cratense, ainda acrescentou que ao chegar em Crato:

“Sente-se também que há progresso na terra. (...) A sala de visitas é das mais cheias de pompa e de adornos. É a Praça Francisco Sá que se avista logo ao sair-se da bela e original gare cratense. É dos mais belos logradouros públicos do Ceará, incluindo mesmo sua bonita capital. No meio da praça a estátua de Cristo Redentor, imponente, com seus braços acolhedores, a receber o viajante cansado da exaustiva viagem”.⁵⁷

A denominação deste logradouro já indica como a ferrovia era considerada importante no lugar: Francisco Sá era o ministro da Viação quando a estação do Crato foi inaugurada. Simpatia que é assegurada nas eleições para Senador no ano de 1927, em cuja votação o município dividiu-se entre dois candidatos: o Ministro da Viação e engenheiro Francisco Sá e o General Benjamim Barroso.⁵⁸

Conforme as memórias escritas por Paulo Elpídio de Menezes, à frente da praça Francisco Sá havia pelo menos sete ruas paralelas à via que dividia praça e estação. Eram, respectivamente, Boa Vista, Rua da Vala, Rua do Fogo, Rua Grande, Formosa, Laranjeira e Pedra Lavrada.⁵⁹ Limitando os quintais da última, o rio Granjeiro que descia da Serra do Araripe. Todas cortadas pela Travessa Califórnia, Rua do Comércio⁶⁰ e outras vias e becos menores, mais estreitos e, por vezes, tortuosos.⁶¹

Apesar de citá-las inicialmente dessa forma, Paulo Elpídio narrou as ruas do Crato a partir das lembranças que tem das comemorações que as ocupavam periodicamente. As procissões do Natal e Ano Novo, “as brincadeiras irreverentes do entrudo que substituíam os bailes de máscaras realizados nas grandes metrópoles”, a malhação do Judas no Sábado de Aleluia, pelas fogueiras acesas no dia de São João, ou os congos (congadas)

⁵⁷ Idem. p, 64.

⁵⁸ Vencendo o primeiro com 471 votos contra 325 do segundo. ‘Resultado das eleições’ – Diário do Ceara, 28 de fevereiro de 1927, p. 03.

⁵⁹ Estas ruas hoje são respectivamente denominadas de Nelson Alencar, Tristão Gonçalves, Senador Pompeu, Dr. João Pessoa, Santos Dummont, José Carvalho e Pedro Segundo. Suas nomenclaturas foram mudadas com o intuito de caracterizar melhor a cidade como a capital da cultura, assunto tratado no próximo capítulo.

⁶⁰ Atual Bárbara de Alencar e Monsenhor Esmeraldo, respectivamente.

⁶¹ MENEZES, Paulo Elpídio. Op. Cit., p. 18-19.

e a contradança nos festejos de final de ano bem como as feiras semanais. Cada acontecimento movimentava a cidade e as ruas, seja pelo vaivém desordenado das pessoas, ou por um trajeto específico a ser percorrido por todos, como ocorria nas procissões. O autor relembrou os prédios que desempenhavam ‘importantes’ funções para a cidade: as escolas de Padre Felix e Seu Penha, a igreja matriz, a cadeia pública que funcionava abaixo da Sala Livre (a Câmara Municipal), entre outros. Todos dispostos entre o Seminário São José e o Barro Vermelho.⁶²

O traçado citadino foi sendo construído também nas memórias orais dos entrevistados, nelas o município é delineado de várias formas, inéditas e curiosas. Raimundo Borges⁶³, que orgulha-se da carreira como Promotor de Direito e a posição de intelectual que goza na cidade a partir de seu conhecimento e dos livros que publicou, fala da configuração territorial do Crato tendo como base os anos de 1920, quando se matriculou no colégio São José:

“O Crato chegava para aquelas bandas quase só até onde fica hoje o Crato hotel (...) Quando eu o conheci em 1923, ano em que me matriculei no colégio São José que era anexo ao Seminário, só tinha a capelinha muito modesta e um caminho e aqui e acolá uma casinha de taipa. Não tinha aquele bairro, hoje é Perimetral, é Perimetral”.⁶⁴

Sua lembrança delimita a cidade entre dois pontos, o educandário onde estudou e a capelinha de São Francisco no lado oposto da cidade. Interessante observar que Crato para ele é limitada por uma igreja, religião católica, e por um colégio; sugerindo o lugar de um povo culto, intelectualizado e com valores cristãos. Durante toda a sua entrevista narrou uma cidade heróica, de grandes homens e mulheres, uma cidade diferente das demais.⁶⁵ Assim, para ele o trem não estava chegando em um lugar qualquer, mas à ‘Princesa do Cariri’. Uma cidade intelectualizada e culta que tinha com o advento da ferrovia a oportunidade de um significativo crescimento econômico e mesmo físico. Assim, para Raimundo Borges, *“foi, inicialmente, a chegada do trem que impulsionou o desenvolvimento do Crato. E, ultimamente, como você*

⁶² MENEZES, Paulo Elpídio. Op. Cit., p. 77.

⁶³ Raimundo Borges nasceu na cidade de Missão Velha, mudou-se para o Crato aos cinco anos de idade, local onde mora desde então.

⁶⁴ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 02.

⁶⁵ Noções interpretadas em momento posterior, no tópico 1.3.

*sabe, o Crato desafogou-se, vivia numa baixada, o Crato está galgando morros”.*⁶⁶

Em contrapartida, Geraldo Maia⁶⁷, cratense nascido em 1920, assegurou que o Crato na época da chegada da Linha férrea “*era dali da estação pra essa rua que a gente chama hoje... Como era o nome? Era a rua do bispo. A igreja de São Francisco era sozinha lá em cima*”.⁶⁸ Na realidade, o esquema proposto pelo narrador sugere que a cidade teria na década de 1920 apenas três vias. Uma, que era ocupada pelos trilhos da RVC, outra acima da primeira e uma terceira que ele afirmou ser a antiga rua do bispo, hoje Padre Ibiapina. Todavia, ao longo da entrevista referiu-se inúmeras vezes a acontecimentos que relacionaram a referida década a outros pontos e ruas da cidade.

A casa em que morou durante sua infância ficava situada próxima a estação da RVC e, provavelmente, Geraldo Maia (ainda criança) tivesse limites de circulação restrito aos seus arredores. Assim, sobre os anos de 1920 se prende, além da chegada do trem, ao relato das brincadeiras que experimentou durante sua infância. Entre elas, a preferida era a caçada com baladeira, que ele e seus amigos colocavam em prática entre a estação ferroviária e a igreja de São Francisco. Para além desse edifício não avançavam porque tinham medo de um tal *Vicente Fino, que virava bicho*.⁶⁹

Na memória permanece aquilo que tem algum valor⁷⁰, o Crato para Geraldo Maia toma novas dimensões. Suas diversões de menino se apoderaram de suas memórias e a cidade ficava restrita aos locais da brincadeira. De todo modo, a cidade na qual brincava tinha limites: a estação ferroviária e a Igreja de São Francisco. Eram prédios públicos que agregavam a função de fronteira na narrativa deste entrevistado. Para além deles poderia até haver casas, mas seria o espaço do desgarrado, do sobrenatural, de *Vicente Fino*.

⁶⁶ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 02.

⁶⁷ Cratense, durante o período de sua infância morou próximo à estação ferroviária da cidade e assistiu a chegada do primeiro trem em 1926.

⁶⁸ Entrevista feita com Geraldo Maia em 26 de setembro de 2005 às 14:00h, p. 02.

⁶⁹ Entrevista feita com Geraldo Maia em 26 de setembro de 2005 às 14:00h, p. 03.

⁷⁰ BOSI, Ecléa. Op. Cit. Prefácio de Marilena Chauí, p. 22.

Vicência Agostinho⁷¹ inicia a narrativa de suas recordações a partir do lugar onde nasceu: o espaço onde foi construída a estação ferroviária do Crato. Segundo esta narradora,

“Eu nasci e me criei aqui no Crato. (...) aí onde é a praça Cristo Rei. Ali tudo era do meu pai. (...) Aí quando foi fazer a estação, em 1925, aí meu pai vendeu, mas nós ainda ficou lá. Aí na praça, aí fizeram a estação e a gente lá. Aí quando foi inaugurar o trem, o trem chegou aqui dia 11 de novembro de 26, eu tinha nove anos e meu irmãozinho tinha oito e a irmãzinha tinha seis meses. Aí nós se mudemo daí, pai comprou uma casa onde é hoje a Nelson Alencar, nesse tempo era Boa Vista. A gente passou pra lá, ele comprou a casa de seu Anfrísio, comprou por setecentos, sete moedas de dez tões, a casa de tijolo, com uma porta na frente, no meio, a janela dum lado e outra do outro. Aí nós se mudemo pra lá e o trem chegou (...) Ali era só casa da família, meu pai, meu avô, meu tio, até que chegou o trem e as outras casas.”⁷²

As memórias de Vicência Agostinho são bastante marcadas pela chegada do trem e a conseqüente transferência de moradia. Do sítio – grande, porque acolhia muitas pessoas e tomava toda a área que atualmente corresponde ao local da Estação e da Praça Cristo Rei – passaram a viver em uma casa comprada por (apenas) sete moedas. Nesse momento, conforme a narradora, o Crato “*Era atrasado, só tinha uns casebrezim, o meio da rua quando chovia era um poço d’água. De noite só via os sapo cantando, escuro, que num tinha luz*”.⁷³

Mesmo com a mudança de residência, a narradora não se afastou o suficiente para sair do espaço de abrangência auditiva ou mesmo visual do comboio e da Gare férrea. A narradora relatou que durante as noites ficavam em casa observando a Estação férrea que tinha luz própria. De sua calçada, Vicência Agostinho viu várias mudanças na cidade impulsionadas pela chegada da via férrea, em suas palavras, “*com a estação foram calçando as rua e chegando o progresso, aumentando e aumentando, bom demais*”. Ou mais especificamente: “*Esse bairro cresceu depois do trem, foi chegando gente, o Crato foi aumentando, aí aumentou*”.⁷⁴

⁷¹ Nascida no Crato no ano de 1916, Vicência Agostinho morou sempre nos arredores da estação férrea, tendo assistido à chegada do primeiro trem à cidade.

⁷² Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 01.

⁷³ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 6-7.

⁷⁴ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 05.

Sobre o delineamento das ruas do Crato, Otonite Cortez assegura que a expansão foi iniciada na primeira metade do século XX, muito embora tenha sido mais intensa a partir de 1960, já que “*de cinco ruas existentes no final do século XIX, em 1959 a cidade já se estendia por 59 ruas e em 1968 por 183 ruas*”.⁷⁵

Todavia, o crescimento da cidade, em alguns momentos, apresentava aspectos que Vicência Agostinho considerou prejudiciais, sobretudo no que se refere a determinadas casas que ficavam do outro lado da Linha e eram habitadas por ‘mulheres da vida’, como denominou a narradora.

“Foi chegando essas mulheres pra perto do trem, pra ficar com os maquinista, ali que ficou Glorinha, depois de muito tempo que o trem chegou, foi depois de muito tempo. (...) Glorinha, ela tinha o cabaré dela, mas ela num aceitava nem moça, nem mulher casada, ela só aceitava as mulher que já era da vida mesmo. Elas se chegaram por causa do trem, quando os home chegava e num tinha residência aqui, iam direto pra lá. Os trabalhador que chegava no trem que num tinha apoio, num tinha conhecido iam direto pra lá, pra Glorinha”.⁷⁶

A prática do meretrício certamente já existia no Crato, no entanto, com o funcionamento do tráfego ferroviário na cidade ela parece ter sido intensificada. Glorinha, com seu cabaré estabelecido em uma rua acima da estação ferroviária, ganhou visibilidade em toda região do Cariri, sobretudo entre as décadas de 1940 e 1960, de tal maneira que seu nome e trajetória ainda são muito conhecidos na cidade. Existiam ainda outras pequenas casas com o mesmo funcionamento, porém nenhuma com semelhante fama.⁷⁷ Grande parte desses pontos estavam situados na mesma localidade, na via férrea imediatamente acima da plataforma, conforme mapa seguinte.⁷⁸

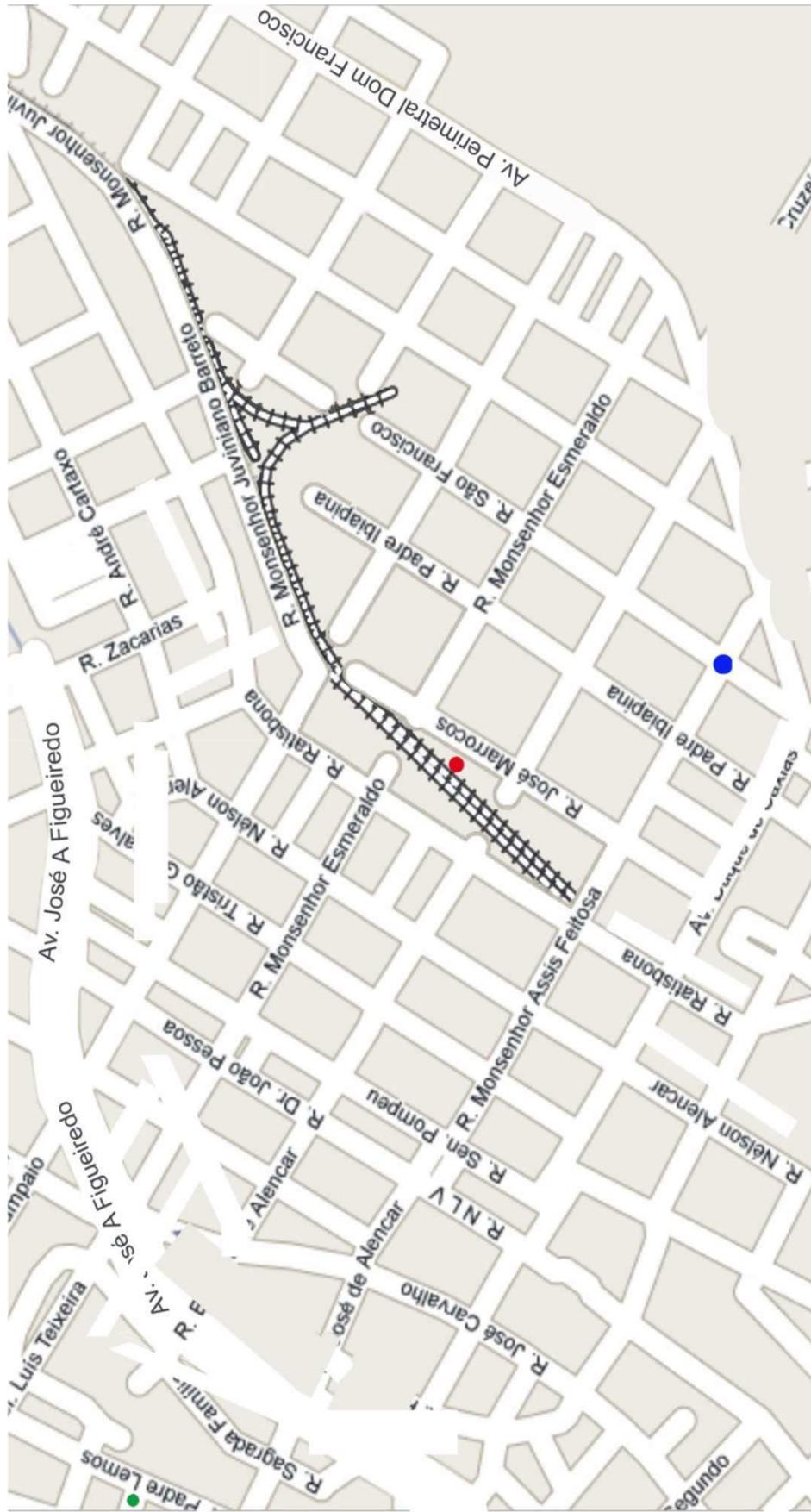
⁷⁵ CORTEZ, Op. Cit. p, 114.

⁷⁶ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 03.

⁷⁷ Ver mais em: ANDRADE, Yarê Lucas. *Da Linha do trem pra lá (1940 - 1960)*. Rio de Janeiro – UFRJ, 2000. (Dissertação de Mestrado em História Social).

⁷⁸ Nenhum mapa que apresentasse a cidade do Crato em meados de 1920 foi localizado. Este foi esboçado pela autora a partir das referências expressas por Paulo Elpídio de Meneses no livro *O Crato do Meu tempo* e considerando as memórias orais dos entrevistados.

Mapa 2 – Cidade do Crato na década de 1920



Fonte: Produzido pela autora.

- Estação Ferroviária.
- Igreja São Francisco.
- Seminário São José.

Outro aspecto importante que se insinua nas narrativas orais é a alusão aos nomes das ruas da cidade a partir de antigas denominações ou referenciais, que se percebe, por exemplo, nas palavras de Geraldo Maia em que há um apego às antigas nomenclaturas das ruas do Crato. Sempre que procurou descrever o traçado citadino, o fez citando a rua do Fogo, das Laranjeiras, a Travessa Califórnia, etc, em lugar das nomenclaturas atuais. Tal prática parece ser cotidiana, ao contrário de um artifício para legitimar suas memórias durante a entrevista. Em conversas corriqueiras este narrador também empregou os antigos nomes das ruas:

“Ontem, eu conversando com um bando de rapaz e eu dizendo assim:

- Olha, teu pai morreu lá no Fundo da Maca.

- Não morreu, morreu lá na Senador Pompeu.

- Olha, quando vocês era menino, quando vocês morava no Brejo, seu pai vei morar no Fundo da Maca.

- Mas Geraldo, por que é que chama Fundo da Maca?

Era porque tinha a usina, a usina de Almino, a usina foi ali primeiro dos Arrais, aí foi quem trouxe luz pro Crato. Aí era a usina era puxada a fogo, a máquina de, a vapor, a vapor. (...) lá do quadro da Matriz a gente olhava a caldeirona. Um portão mais largo que isso aqui (indicando a parede da casa) aberto e a caldeira botando fogo, o fogo da caldeira, aí chamava Fundo da Maca.”⁷⁹

Ao longo do século XX foram gradativamente substituídos os antigos nomes das ruas pelo conjunto de títulos que nomeiam a cidade do Crato até os dias atuais. Os poderes públicos, juntamente com a elite cidadina letrada, suprimiram as nomenclaturas que lhes pareciam demasiadamente simples e, em seus lugares, imputaram nomes de pessoas que consideravam ilustres entre os cidadãos e amigos da terra. Com isso, distribuíram pela cidade uma série de ‘monumentos’ aos seus homenageados, que se configurava, por outro lado, numa imposição aos moradores de denominações para as vias urbanas com um caráter mais político.⁸⁰

Mas, se o ato de dar nomes pressupõe um poder⁸¹, evitar utilizá-los evidencia o jogo de forças pela demarcação de uma memória. Neste caso, era a memória intelectual e política personificada em alguns de seus ‘heróis’ como

⁷⁹ Entrevista feita com Geraldo Maia em 26 de setembro de 2005 às 14:00h, p. 05.

⁸⁰ Cortez, Op. Cit. p, 114.

⁸¹ CERTEAU, Michel de. A Invenção do Cotidiano I – Artes de Fazer. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994, p. 216.

Tristão Gonçalves e Bárbara de Alencar que se impunha sobre outra, relacionada as percepções de aspectos físicos, baseada na forma como os outros moradores compreendiam e mapeavam a cidade.

Nas memórias orais este jogo de forças ressurgiu em virtude da necessidade de explicar o passado. Na narrativa de Alderico Damasceno⁸² a identificação das ruas durante as entrevistas aparece baseada nos prédios atuais e não nas nomenclaturas, o que fez considerando a minha pouca idade (em relação a sua e a época comentada). Assim, o narrador se expressou de forma a relacionar logradouros do presente com o passado. Explicando trajetos feitos no início de 1930 a partir da localização dos edifícios contemporâneos:

“Cheguei ali onde hoje é mais ou menos o BEC, ali onde é aquela barbearia, quando eu ouvi ‘pa – pa’, os tiros. Um caba atirando n’outro. Eita rapaz aquilo para mim foi o fim do mundo, viu. Quando eu fui fazer os primeiros passeios no Crato, fui conhecer a cidade”.⁸³

A cada narrativa das memórias orais, a cidade do Crato é contada de maneira diferente, relacionada àquilo que era (ou é) mais significativo para quem a descreve. Da mesma forma, os nomes das ruas e praças eram substituídos por outros, propostos a partir de elementos ou acontecimentos típicos do local. Em dia de feira, por exemplo, quando bancas e pessoas abarrotavam as ruas da cidade era bastante comum a identificação do logradouro com os produtos comercializados ao longo da via.

Tal estrutura é bastante presente na memória dos narradores, pois, a partir do que era vendido, eles lembram da disposição das bancas, ocupação e, principalmente, denominação das ruas. Assim, alterar os nomes das artérias citadinas para denominá-las de acordo com o que era exposto à venda em sua extensão, foi a forma encontrada por aquelas pessoas para situarem-se na urbe, à medida que tornavam o espaço significativo. Segundo Antonio Luiz, tais associações e referências, sendo compartilhadas coletivamente, impediriam

⁸² Nasceu na cidade de Aracati em 1919, mudou-se com sua família para o Crato em 1930 (viagem feita por transporte férreo) e tornou-se professor de História.

⁸³ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 10.

que a cidade fosse reduzida a um 'mosaico caótico'.⁸⁴ Conforme ocorre nas lembranças do funcionário público aposentado Raimundo Evangelista⁸⁵:

“Nessa mesma rua aqui era a feira da farinha, a do Banco do Brasil hoje, porque antigamente ali vendia era farinha, tinha um açouguezinho, vendia carne também (...) Aí mais pra frente na mesma rua a feira da rapadura. Aí vendia rapaduras, vendia frutas também, misturava tudo, num sabe? Mas num tinha esse negócio de, era uma banca de frutas, outra com rapadura, (...)”⁸⁶

A atual rua Senador Pompeu, assim batizada em homenagem a Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, e antiga rua do Fogo adquirem outras relações na memória oral do narrador. A via, que seguia da praça da matriz até o local que chama de Fundo da Maca, para Raimundo Evangelista, era a rua da feira da farinha. Esta alteração não parece se tratar de uma não identificação com os títulos propostos pelas autoridades citadinas é, antes, uma inter-relação com aquilo que lhe era cotidiano, ou que fazia sentido: os sacos de farinha que se acumulavam na rua. Assim, a cada nova percepção que tem sobre o local, sua maneira de identificá-lo é modificada. Tanto que atualmente não se refere a via utilizando nem seu atual título (já mencionado), nem da maneira como a chamava em dias de feira. Passou a ser a rua do Banco do Brasil, lugar que, a partir de um certo momento, teve de visitar mensalmente para receber seu salário. Por outro lado, segundo José de Figueiredo Filho, em meados de 1955 a rua na qual *“sacos e mais sacos de farinha se amontoam, enquanto outros estão de pé e abertos, à vista do freguês, mostrando-lhe a qualidade do produto”*⁸⁷ era a Dr. João Pessoa.

Mas, antes de ser uma fragilidade da fonte, a divergência na localização da feira da farinha nas ruas do Crato é um importante instrumento para a compreensão da dinamicidade das relações que a memória engendra. A cidade do Crato, portanto, excede a narrada pelos entrevistados e delineada pelos historiadores caririenses em seus livros, muito embora ambos procurem

⁸⁴ Ver mais em: SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. Fortaleza: Imagens da cidade. 2ª edição. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura e Desporto do Estado do Ceará, 2004.

⁸⁵ Nascido na cidade de Várzea Alegre, região do Cariri, em 1929; mudou-se para Crato em 1958 a fim de trabalhar no extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, viagem que fez de trem.

⁸⁶ Entrevista feita com Raimundo Evangelista em 21 de novembro de 2007 às 14:00h, p. 02.

⁸⁷ FIGUEREDO FILHO, José de. *Feira – Retrato Econômico do Crato*. In: Itaytera. Instituto Cultural do Cariri, Ano 2, n° 2, Crato, 1956, p. 95.

descrevê-la em detalhes e sobre ela dissertem longamente.⁸⁸ Não podem contê-la em suas páginas ou narrativas orais, condição da própria multiplicidade que encerra. Em contrapartida, estes registros são sempre indícios de uma realidade complexa e multifacetada, sinais e signos que se insinuam como testemunhas de um 'elo perdido'. Assim, qualquer tentativa de identificação ou comparação (simplesmente) resultaria em um esforço inútil de uma busca da verdade.

Crato poderia ser conhecido por meio de vários trajetos e, dependendo qual era o dia da semana, passear pelas ruas da cidade podia adquirir um novo significado. Às segundas-feiras, o movimento se fazia mais forte em suas vias, quando as próprias ruas pareciam ser transformadas. Os produtos eram distribuídos pelas artérias citadinas de forma tal que cada rua se transformava numa seção especializada em determinados tipos de artigos.

Foto 2 – Feira na Rua Grande, Crato – 1940



Foto 2 – Rua Grande, atual Dr. João Pessoa, em dia de feira, na década de 1940. O fotógrafo estava posicionado próximo ao cruzamento com a rua do comércio, hoje Monsenhor Esmeraldo, lado no qual se comercializava artigos de palha. À outra extremidade se amontoavam os sacos de farinha, conforme José de Figueiredo Filho. Acervo da autora.

⁸⁸ NOGUEIRA, Carlos Eduardo Vasconcelos. Tempo, progresso, memória: um olhar para o passado na Fortaleza dos anos trinta. Fortaleza – UFC, 2006. Dissertação de Mestrado em História Social.

Segundo Alderico Damasceno, nesses momentos “(...) dava assim uma imagem do leque, do mosaico do Cariri num certo dia porque vinha gente de todas as áreas daqui das proximidades”.⁸⁹ Era o dia em que o trem vinha trazendo frutas, verduras, artefatos e passageiros para participarem da feira. Segundo alguns, a maior da região.

A feira do Crato é relatada em diversos registros de memorialistas e historiadores tradicionais do Cariri. Conquanto em nenhum deles haja um maior detalhamento sobre sua gênese (somente há em José de Figueiredo Filho uma hipótese de que este evento teria origem portuguesa), é provável, que seu surgimento esteja relacionado ao desenvolvimento do comércio de rapadura, farinha e todos os gêneros cultivados e produzidos na região.⁹⁰

O fato é que, com o decorrer dos anos, a ocorrência da feira passou a ser mais freqüente. No início do século XX, José Pinheiro Bezerra de Menezes registrou em suas notas sobre a cidade que a feira do Crato “realiza-se sempre a céu aberto, às segundas-feiras, (...) [e] sua frequência é calculada de 6 a 7000 pessoas.⁹¹ Já no ano de 1956, Figueiredo Filho afirmou que, sobrevivendo a passagem dos anos e das secas, a feira teve preservada sua ocorrência mesmo quando todas as atenções se voltaram à ferrovia e o primeiro trem que chegava à cidade. Conforme o autor:

“Na inauguração do trem, em Crato, no ano de 1926, todo o comércio fechou, mas, a reunião semanal continuou, com seus burundangueiros, raizeiros, vendedores de frutas e de cereais e tudo que lhe dá movimento e colorido bem característico da terra caririense”.⁹²

O sutil clima de hostilidade proposto pelo autor entre o trem e a feira parece ter sido efêmero. Renato Braga no seu *Dicionário Geográfico e Histórico do Ceará* escreveu que Crato “tem uma feira famosa, que se realiza

⁸⁹ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 14.

⁹⁰ É importante acrescentar que a feira semanal em Crato, mesmo no século XIX, não guardava relação com a Feira dos Gados que ocorria na cidade às quintas-feiras da qual João Brígido escreve nos fascículos do jornal *O Araripe* de 1856. Ver mais em: *O Araripe*, jornal publicado em Crato entre os anos de 1855 e 1864 sob a direção do jornalista João Brígido e arquivado no Setor de Microfilmagem da Biblioteca Pública Menezes Pimentel.

⁹¹ MENEZES, José Pinheiro B de. Op. Cit, p. 161 - 162.

⁹² FIGUEREDO FILHO, José de. Op. Cit, 1956. p. 95.

às segundas-feiras, com trem especial para servi-la”.⁹³ Dessa maneira, a máquina ferroviária passou a ser um importante instrumento na execução da reunião semanal, dado que era o transporte no qual vinham vendedores, mercadorias e fregueses. Na narrativa de Aduino Ferreira⁹⁴, comerciante morador na cidade desde 1951, a feira também é lembrada pela sua diversidade de acessórios:

“Vendia tecido, vendia de tudo. A feira era como aquela feira do, daquele disco de Luis Gonzaga da feira de Caruaru, né. Aquela da Feira de Caruaru, de tudo tem de se vê. Era como aqui, tinha de tudo. Ainda hoje tem, muito. Era rapadura, era arroz, era feijão, era tecido, era confecção. Tudo misturado. Misturado assim, né, tinha suas divisões. Mas tudo tinha na feira. Se comprava de tudo.”⁹⁵

O trem mexia com o Crato, mas na segunda-feira ele o transformava. Trazia o que havia fora da cidade para seu interior. A ‘urbs cariense’ se transformava em lugar múltiplo, cosmopolita. Pessoas de outras regiões e Estados se misturavam aos habitantes locais num grande aglomerado.

Foto 3 – Feira na Rua Grande, Crato - 1950



Foto 1 – Continuação da Rua Grande, atual Dr. Miguel Limaverde, em dia de feira, na década de 1950. O fotógrafo estava posicionado próximo a Igreja da Sé Catedral. Acervo da autora.

⁹³ BRAGA, Renato. Dicionário Geográfico e Histórico do Crato. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1967.

⁹⁴ Nascido no ano de 1932 em Lavras da Mangabeira, comerciante, mudou-se para a cidade do Crato em 1951, e foi sua primeira viagem de trem.

⁹⁵ Entrevista feita com Aduino Ferreira de Araújo em 23 de novembro de 2007 às 9:00h, p. 05.

Negócios, paqueras, roubos e brigas se misturavam neste conjunto. Elementos vindos das mais diversas localidades eram espalhados ao longo das ruas em pequenas barracas para serem vendidos.⁹⁶ Conforme Seu Alderico, ‘(...) toda a produção vinha de fora, artefato, sapato, roupa, tecido, isso tudo vinha de fora’.⁹⁷

Quando a máquina ferroviária chegava à estação era abarrotada de pessoas e toda cidade era tomada por uma dinâmica diferente. Os viajantes que chegavam à cidade se espalhavam por entre ruas e becos em diversos edifícios residenciais e comerciais. Entre esses havia os destinados a hospedagens dos visitantes que não tinham família ou amigos na cidade, quantidade que parecia ser significativa, especialmente se observada a alusão feita no jornal *O Nordeste*, publicado na capital do Estado, intitulado Crato como a ‘Terra dos Hotéis’.⁹⁸

Geraldo Maia lembrou que, no final da década de 1920 e início de 1930, havia quatro pensões funcionando no Crato: Avenida, Celeste, Maia e Hermes. No entanto, apenas a Pensão Hermes, situada à antiga Rua do Comercio, é citada nos jornais – e rotineiramente anunciada nas páginas do jornal *O Ceara*.⁹⁹

As memórias desse narrador também citam o Crato Hotel, fronteiro a estação, nos cruzamentos da Travessa Califórnia e Boa Vista¹⁰⁰, cuja origem ele relaciona ao ano de 1937 – muito embora o periódico *O Nordeste* anuncie a inauguração em 18 de dezembro de 1936¹⁰¹. Ainda foi mencionado por Hugo Victor, membro do Instituto do Ceará que fez algumas visitas ao Crato, em meados da década de 1930, e escreveu uma série de crônicas no jornal *O Nordeste*, como um dos *prédios modernos de estilo elegante* do Crato, cuja listagem menciona:

“(...) são dignas de nota a da estação da R.V.C., muito superior à Central em Fortaleza; a do Crato Hotel recém-terminada, a dos

⁹⁶ MENEZES, José Pinheiro B de. Op. Cit, p. 161.

⁹⁷ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 17.

⁹⁸ ‘Terra dos Hotéis’ – *O Nordeste*, 18 dezembro de 1936, p. 02.

⁹⁹ ‘Pensão Hermes’ – *O Ceara*, 27 de outubro de 1928, p. 05.

¹⁰⁰ Atuais Bárbara de Alencar e Nelson Alencar.

¹⁰¹ ‘Terra dos Hotéis’ – *O Nordeste*, 18 dezembro de 1936, p. 02.

Correios e Telegraphos, da agencia do Banco do Brasil e do Cariri, a da fábrica de algodão e alguns sobrados, no centro urbano”.¹⁰²

Em outro momento este membro do Instituto do Ceará chega a afirmar que Crato, de seu ‘*conhecimento*’, é a cidade que tem ‘mais número de *‘restaurantes, pensões e hotéis*’. Principalmente os dois últimos, o que ele explicou chamando atenção para o fato que, de passagem em uma rua, havia contado ‘5, afora casas de repasto, que nos dias de feira surgem por toda parte’¹⁰³ sem citá-los nominalmente. Sabe-se que havia ainda o Grande Hotel, na Rua José de Alencar, próxima a praça Siqueira Campos.¹⁰⁴

Apesar de Geraldo Maia relembrar alguns dos prédios citadinos, não se prendeu a uma enumeração de listas como a que foi feita pelo membro do Instituto. Ao contrário, descreveu as mudanças que ele observou nos lugares, como o local em que foi construída a estação ferroviária cratense no início da década de 1920, pintando um cenário significativamente divergente: “ali era uma mata de mameleiro mais horrível do mundo. Depois foi construindo, construindo e construindo. (...)”.¹⁰⁵

A região da cidade que agrega a plataforma da Rede de Viação Cearense parece ter se transformado rapidamente. Nenhum dos entrevistados narrou nada a respeito da construção do prédio que ia amparar a máquina ferroviária ou da implantação dos trilhos da Estrada de Ferro propriamente ditos. Mesmo aqueles que estiveram presentes à inauguração da estação se referiram ao local como se o mesmo sempre tivesse apresentado aquela configuração. Ou, quando muito, há a declaração de Geraldo Maia sobre o lugar antes dos trilhos como uma grande *mata de mameleiro*.

A edificação da estação parece ter sido um trabalho realizado com certa brevidade. Conforme o jornal *Diário do Ceará* é possível perceber que o seu início ocorrera em 1º de julho de 1926¹⁰⁶, data do lançamento da pedra fundamental, cerca de quatro meses antes dos festejos pela abertura do funcionamento da malha ferroviária na cidade. A inauguração realizou-se em 8

¹⁰² ‘O que vi e ouvi no Crato’ - O Nordeste, 19 de dezembro de 1936, p. 03.

¹⁰³ ‘Terra dos Hotéis’ – O Nordeste, 18 dezembro de 1936, p. 02.

¹⁰⁴ FIGUEREDO FILHO, José de. Op. Cit p. 96.

¹⁰⁵ Entrevista feita com Geraldo Maia em 26 de setembro de 2005 às 14:00h, p. 02.

¹⁰⁶ “Pedra Fundamental da estação do Crato” – Diário do Ceará, 1º de julho de 1926, p. 04.

de novembro de 1926¹⁰⁷ e não se encontra alusão alguma, seja em anúncios ou lembranças, indicativa de que tal construção não estivesse de fato concluída na referida data. Esta rapidez provavelmente permitiu que tais momentos fossem ignorados pela população. Ou este esquecimento talvez tenha relação com o fato de que se aguardava o trem, não a estação. Neste caso, a máquina ferroviária era o grande astro da festa.

Ainda na descrição de Hugo Victor a cidade do Crato foi apresentada como possuidora de uma estrutura compreendida como civilizada:

“Ao occidente, o Hospital de São Francisco (...) Ao oriente fechando uma praça sem vida, a cujo centro está erecto o busto do inolvidavel D. Quintino, 1º bispo da diocese, a cathedral metropolitana (...) No lado oposto, a Prefeitura, um prédio caixão. Ruas amplas, umas, outras, estreitas e tortuosas. Para vasão das águas que descem da serra, há uma dellas com enorme valado a cimento, longitudinal. Dois cinemas funcionando diariamente, um ‘Café’ de primeira ordem, excellentes bilhares, bars, três avenidas (...) Grandes casas commerciais, de todo genero (...) Os prédios públicos estaduaes e municipaes contrastam, entretanto, com o vulto da urbs”.¹⁰⁸

É possível observar neste trecho a cidade sendo forjada a partir de elementos entendidos como importantes para o seu bom funcionamento e bem-estar do povo. Eram prédios que abrigavam serviços sanitários, burocráticos, religiosos, comerciais, entre outros. Edifícios significativos tanto pelos serviços que funcionavam em suas dependências, como também pelo próprio modelo arquitetônico que ostentavam e que já indicavam, segundo o jornalista, o município como um centro importante e modernizado. Com exceção apenas dos *“prédios públicos estaduaes e municipaes [que] contrastam, entretanto, com o vulto da urbs”*.¹⁰⁹

A cidade do Crato também é evidenciada nas notas sobre algumas comitivas que tiveram oportunidade de participar de eventos organizados em parceria com a Igreja Católica através da Diocese. Como os convidados eram geralmente forasteiros e vinham por via férrea, um significativo número de pessoas se punha em volta da estação para receber e acompanhar em cortejo os célebres palestrantes ao longo da urbe. É o caso da comitiva composta pelo Arcebispo do Estado da Bahia, Dom Augusto Álvaro da Silva, e o Arcebispo

¹⁰⁷ “Inauguração no Crato” – *O Ceara*, 9 de novembro de 1926, p. 05.

¹⁰⁸ ‘O que vi e ouvi no Crato’ - *O Nordeste*, 19 de dezembro de 1936, p. 03.

¹⁰⁹ O que vi e ouvi no Crato’ - *O Nordeste*, 19 de dezembro de 1936, p. 03.

Metropolitano, Dom Manuel, em fevereiro de 1929, com manifestações de apreço marcada pela presença popular na gare da Rede de Viação Cearense.¹¹⁰

Esta cidade tem um caráter religioso e fortemente intelectualizado, pois mostra a localidade como um centro com governantes preocupados com o progresso, a moral e a civilização dos moradores. Um lugar em que o ensino podia ser equiparado ao das melhores escolas da capital.

Os ecos dessa compreensão não estão presentes apenas nas páginas dos jornais, mas de todos os interessados em afirmar uma imagem da cidade de intelectualidade, civilização e progresso. Alderico Damasceno, ex-professor de História, também lembrou a aprendizagem no âmbito católico como uma virtude de terras cratenses.

“E formou muitos Padres do Brasil. Foi o primeiro estudo superior no interior, viu. Interiorano, o Seminário São José foi um espetáculo. Forneceu clero para o Brasil todo. E ilustre. Saiu Padre daqui para o Sul e bispo e tal, tal. O Seminário do Crato prestou um trabalho profundo. Ninguém chega a realização do que o Dom Luiz fez aqui. (...) O Seminário tinha renome. O Seminário forneceu muitas figuras ilustres para o clero nacional. Este Seminário do Crato é grande, é grande. Ninguém pode medir a grandeza e a influência desse Seminário do Crato na evolução Cultural do Nordeste e do Brasil! Ninguém pode negar”.¹¹¹

É tão forte a presença do Seminário São José, e tamanha importância dada a esta instituição, que a cidade violenta, lembrada outrora pelo narrador, cede espaço para outra, de renome nacional, que forneceu padres e bispos e tinha representação em todo o país, através do ‘Seminário do Crato’. Para Alderico Damasceno, o prestígio desta instituição e dos que eram formados nela somente era possível porque estava instalada na terra da cultura letrada.

Apesar de serem citadas pelos entrevistados somente o Seminário São José, no Crato funcionou outras instituições de ensino no final do século XIX,¹¹² como a dirigida pelo Padre Felix aproveitando as dependências do Seminário que se encontrava temporariamente fechado. Também administrou

¹¹⁰ ‘A excursão de Dom Augusto no Cariry’ – *O Nordeste*, 18 de fevereiro de 1929, p. 02.

¹¹¹ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 14.

¹¹² Segundo Otonite Cortez, neste período também havia escolas para moças e, ao longo do século XX, outras instituições de ensino foram sendo implementadas na cidade. Cortez, Op. Cit. p, 33.

um pequeno local de amparo para órfãos de ambos os sexos e meninas pobres, que se localizava entre a Igreja Matriz e uma casa residencial em que morava Paulo Elpídio de Menezes.¹¹³ A outra era a de Seu Penha, que funcionou na mesma época e, da mesma forma, não tinha nenhum custo para os aprendizes. Após passar pela de Padre Felix, o referido memorialista participou desta última. Porém, por um curto espaço de tempo por ocasião da morte de Seu Penha e extinção de sua escola. Sua localização, “ficava na saída da Praça da Matriz, do lado que dá para o Pimenta – bairro cratense.”¹¹⁴

Esta descrição, no entanto, difere da feita em outros registros como jornais e livros escritos por alguns de seus antigos moradores que a apresentam como o local da brincadeira ou no amontoado de bancas e produtos nos dias de feira. Nas lembranças dos narradores que se julgam intelectuais, Crato também é apresentada na perspectiva de cidade organizada e disciplinada. A divergência entre as duas não consiste nos desencontros de datas propostas para a origem dos prédios, o que também não é preocupação deste estudo. Mas se trata de reconhecer que o lugar que surge nos escritos dos historiadores tradicionais do Cariri e nos periódicos é a ‘Capital da Cultura’ com ruas delineadas e inúmeros edifícios necessários ao bom funcionamento cidadão. Nestes, a preocupação parece ser a de criar um passado a partir de um jogo de forças entre memórias para garantir a superioridade do Crato em relação às outras cidades desta região, sobretudo o vizinho município de Juazeiro do Norte que, ao longo do século XX, desenvolveu-se economicamente disputando com Crato a insígnia de cidade mais importante da região.

Assim, à medida em que os registros sobre a ferrovia cearense são consultados surgem diversas leituras feitas sobre a cidade do Crato. Grande, atrasado, desenvolvido, com poucas ruas, com prédios importantes, de cidadãos cultos, de logradouros bonitos. Na memória, esses aspectos tomam outras formas. São, ao mesmo tempo, contraditórios e semelhantes, firmes e efêmeros. São Lembranças.

¹¹³ MENEZES, Paulo Elpídio. Op. Cit., p. 41.

¹¹⁴ MENEZES, Paulo Elpídio. Op. Cit., p. 16.

1.3 - O ritmo do Trem relembra rivalidades: Crato x Juazeiro do Norte

A construção de memórias orais, bem como das escritas, acerca da cidade do Crato é fortemente influenciada pela relação de animosidade entre essa e o vizinho município de Juazeiro do Norte. A rivalidade entre ambas teve origem no final do século XIX e se perpetuou sutil ou declaradamente, ao longo dos anos, nas lembranças dos moradores, sobretudo os mais antigos. Entre eles, Raimundo Borges que narrou:

“O Crato era diferente das outras cidades, naturalmente mais civilizado, de gente culta! O Crato começou a crescer na História desde a revolução de 1817, de Bárbara de Alencar. Ora, aí, o litoral, desde a corte até o extremo norte ficou sabendo que existia uma cidade de valor no interior do nordeste e esta cidade era o Crato! Onde uma mulher se empenhava pela independência do país, onde tinha estudantes de Olinda, que vinha, como Martiniano de Alencar, o filho dela que vinha aqui no interior lutar por esta conquista. De forma que não deixa de ter sido grande desenvolvimento este que eu acabo de me referir”.¹¹⁵

A narração implica, ainda que sutilmente, um esforço de não permitir que sejam relegadas ao esquecimento as lutas pela Independência, travadas, sobretudo, no início do século XIX. Tanto que o trecho destacado da narrativa e transcrito acima, aponta, de forma clara, a Revolução Pernambucana de 1817 em que a cidade do Crato – onde se destacaram Bárbara de Alencar e sua família – aliou-se a Província de Pernambuco numa tentativa de libertação em relação ao domínio da Coroa Portuguesa.

Bárbara de Alencar sempre foi celebrada, juntamente com seus filhos, na região e na produção bibliográfica da elite intelectual cratense como verdadeiros heróis, pois *uma mulher se empenhava pela independência do país*. A importância cedida a este evento também é explicada em grande parte pelo fato da educação das mulheres no início do século XIX geralmente não ultrapassar o ensino das prendas domésticas. Por isso, Bárbara de Alencar se empenhar em temas políticos é compreendido por Raimundo Borges e tantos outros companheiros de ideais, como algo a ser enaltecido. A partir deste momento, teve início uma forte identificação entre a cidade e a heroína que

¹¹⁵ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 04.

passou a ser homenageada de várias formas; palavras faladas, escritas e cantadas: ‘Bendita seja a terra de Alencar’!¹¹⁶

Todavia, as palavras de Raimundo Borges além de retomarem a idéia da existência, no interior do país, de uma brasilidade pura, são sintomáticas de um movimento engendrado por um grupo de moradores da cidade que se empenhava na identificação do Crato como a ‘Capital da Cultura Letrada’. Segundo Otonite Cortez, os homens e mulheres envolvidos neste movimento, a elite intelectual da cidade,¹¹⁷ eram médicos, padres, jornalistas, professores, farmacêuticos, membros da Guarda Nacional – tenentes e coronéis – e alguns que desempenhavam cargos políticos.

Os atributos mais significativos que a cidade possuía foram sendo sistematicamente apontados pelo grupo como indicadores de que o município detinha uma relevância em relação aos demais. Conforme nota publicada no *Correio do Cariry*, Crato era “uma terra lendária: nunca se teve inerte nas ocasiões da vida Nacional (...) rico de habitantes e uberrimo nas riquezas nacionais”.¹¹⁸ Entre eles também eram listadas certas datas e fatos do passado tais como: a elevação à categoria de vila real no ano de 1764; foi elevada a sede de comarca da então Província cearense em 1816, a segunda depois de Fortaleza; ao status de cidade em 1853, a primeira do Cariri, e tantos outros acontecimentos que, ao longo dos anos e dos livros editados na região, foram constituídos como expressivos.¹¹⁹

Este movimento, porém, permaneceu durante todo o século XX, na identificação da urbe como detentora de uma cultura letrada, na substituição dos nomes de suas vias – de títulos de autoria anônima que diziam respeito a aspectos da própria rua por outros inspirados em nomes e datas que consideravam significativos no passado; na inauguração de alguns

¹¹⁶ Verso extraído do Hino da Cidade do Crato.

¹¹⁷ Elite intelectual foi a designação utilizada por Otonite Cortez para se referir aos escritores cratenses engajados na ‘construção da cidade da cultura. As idéias deste grupo têm sua gênese relacionada ao final do século XIX e início do XX. A deposição, em 1904, do então Intendente Municipal do Crato, Coronel Belém, foi entendida pelo referido grupo como o início de um novo tempo cuja marca seria a civilização pautada pelo ideário liberal. A partir deste momento, passa-se a veicular nos jornais editados na cidade artigos nos quais esta urbe é compreendida e divulgada como um local privilegiado em seus aspectos naturais e humanos. Ver mais em CORTEZ. Op. Cit. P, 55.

¹¹⁸ *Correio do Cariry*, 29 de janeiro de 1905, (s/n). Apud CORTEZ. Op. Cit, p, 59.

¹¹⁹ No livro *Efemérides do Cariri* Irineu Pinheiro relatou o que considera como principais acontecimentos da cidade e da região do Cariri.

monumentos, a fim de informar aos cratenses quem eram os homens ilustres de sua terra; na criação de centros intelectuais como o Instituto Cultural do Cariri – ICC¹²⁰ e uma farta bibliografia em torno da ‘princesa do Cariri’, que foi publicada, sobretudo, a partir desta agremiação.

Em 1953, período comemorativo do centenário da elevação do Crato à categoria de cidade, foram igualmente realizadas manifestações que revelassem a continuidade da crença na Capital da Cultura. Entre as quais, a publicação de livros e revistas por intelectuais como José de Figueiredo Filho e Irineu Pinheiro que, juntos, escreveram *A Cidade do Crato*.

Nessa obra, na seqüência cuja autoria é de Irineu Pinheiro, há a celebração dos aspectos naturais a partir da descrição da entrada na cidade a bordo da Locomotiva. A visão expressada pelo autor é de uma natureza paradisíaca numa simbiose perfeita com o avanço tecnológico.

“Ao longe: a faixa horizontal do Araripe parecendo mais a visão do mar à distância. O comboio continua vencendo quilômetros. Terras exuberantes. Canaviais e engenhos de quando em quando. Enfim qualquer espírito sentir-se-á bem ao contacto com o ambiente vivificador, verdadeiro oásis no meio da natureza calcinada do Nordeste. Parece até que o viajante, sem sentir, pulou da caatinga braba para trecho da zona da mata de Pernambuco ou dos brejos da Paraíba. O trem pára em Juazeiro para despejar passageiros. Depois de curta demora prossegue viagem. Dentro em breve margeia brejos de canaviais sem fim. Depois de 20 minutos de marcha, no meio de vegetação luxuriante, o comboio começa a penetrar nos primeiros bairros do Crato. O primeiro aceno da cidade é alegre e prazenteiro. Há risos e vida na *urbs* tão belamente emoldurada por tão rica natureza”.¹²¹ (grifo do autor).

Na trajetória em direção a Crato, o texto de Irineu Pinheiro tem apenas um ponto em que não são observas “Terras exuberantes”: Juazeiro do Norte. Para esta cidade é destinado um desprezo tal que, por obrigação de ofício (os trilhos passam por ela), “O trem pára em Juazeiro para despejar passageiros.” Esta animosidade, também comungada pelos intelectuais engajados no movimento, não é um detalhe da descrição, mas uma de suas causas. Ou seja, a idealização da cidade do Crato, seja ela feita diretamente ou por meio do enaltecimento de seus habitantes, como é o caso da família Alencar, não se

¹²⁰ O Instituto Cultural do Cariri – ICC foi fundado no início da década de 1950 por alguns intelectuais cratenses, entre eles Dr. Raimundo de Oliveira Borges, um dos narradores consultados nesta pesquisa.

¹²¹ FIGUEIREDO FILHO, J. de & PINHEIRO, Irineu. Op. Cit, p. 63-64.

apóia unicamente no entendimento de que este espaço é singular. Mas se processa também pela necessidade que se impõe a 'urbs caririense' de competir com sua vizinha que se emancipava num ritmo ascendente de desenvolvimento econômico, enquanto Crato experimentava uma certa arritmia em sua pretensa superioridade e, com isso, perdia espaço para sua então rival.

A cidade de Juazeiro do Norte passou a incomodar os habitantes cratenses a partir dos acontecimentos de 1889,¹²² os quais contribuíram para uma catalisação do crescimento do município e proporcionaram ao Padre Cícero Romão Batista uma ascensão gradativa no que diz respeito ao poder religioso e, posteriormente, administrativo, sendo o primeiro prefeito da cidade quando de sua emancipação em 1911. Desde então, o lugar, hoje identificado como a 'capital da fé', passou a ser anualmente visitado por fiéis em pelo menos quatro romarias: das Candeias, Aniversários de vida e morte do Padre Cícero e em Dia de Finados.¹²³

Os seguidores do Padre Cícero – ou romeiros como mais tarde ficariam conhecidos – formavam, no geral, um grupo de pessoas pobres e famintas em busca de um trabalho. No entanto, o conjunto também era constituído por “criminosos foragidos e bandidos”. Essas pessoas, com aparência desagradável, figuras esqueléticas pela fome e seca experimentada, conforme Cortez, “fizeram surgir na intelectualidade cratense, afeita ao modelo de estética social pautado nos cânones da civilização e do cientificismo, um imaginário do terror acerca de Juazeiro. Imaginário esse que foi alimentado através do púlpito pelos clérigos, através dos jornais pelos intelectuais leigos, e nas conversas informais pelos vários extratos da população”.¹²⁴ Assim, é a partir da negação ao fanatismo imputado aos moradores de Juazeiro que foi erguida a imagem de civilidade e cultura dos cratenses; e, conseqüentemente, as disputas entre as duas cidades durante todo o século XX: engendrando memórias e outras histórias, inclusive sobre o trem.

O trem, seguindo a ideologia dominante da época, surgiu como um símbolo de modernidade que não apenas trazia consigo o progresso, mas ele

¹²² O que se conhece por acontecimentos de 1889 faz referência ao 'milagre' que Padre Cícero teria realizado fazendo a hóstia se transformar em sangue na boca de uma beata chamada Maria de Araújo. Do qual faz Ralph Della Cava alusão em seu livro *Milagre em Joazeiro*. DELLA CAVA, Ralph. *Milagre em Joazeiro*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.

¹²³ Esta temática não será aprofundada neste estudo.

¹²⁴ CORTEZ. Op. Cit, p. 73.

mesmo era um ícone das grandes inovações tecnológicas que foram traduzidas, na época, em adiantamento no que diz respeito a civilização. A chegada da máquina ferroviária, nesse sentido, cooperou para uma legitimação do entendimento do Crato como uma localidade importante. Nesta cidade, como visto, tal noção é intensificada pelo exercício de sua elite intelectual de gravar os louvores a *urbs* e seus habitantes em obras bibliográficas.

Na cidade de Juazeiro a estação ferroviária, e o trem, também são narrados a partir da compreensão de uma relação imediata entre máquina férrea e progresso. Segundo Walter de Menezes Barbosa em *Padre Cícero – Pessoas, Fotos e Fatos*, nas discussões em torno do local onde seria construída a plataforma férrea, esta preocupação era evidenciada. Conforme o autor:

“Antes, porém, do dia da grande festa do advento do primeiro trem, houve entendimento para fazer a demarcação do local no qual seria situada a Estação. A opinião da maioria era que a mesma fosse construída às proximidades da praça Almirante Alexandrino de Alencar, antiga Praça da Liberdade (...) Prevaleceu a opinião abalizada do homem que vislumbrava um futuro de progresso para Juazeiro, o Padre Cícero Romão Batista que marcou o local da mencionada estação ferroviária dizendo que ali, seria o centro da cidade. A reação se fez valer. Comentavam que a cidade jamais atingiria tal crescimento. O local escolhido ficava distante da afamada praça escolhida quase três quilômetros. (...) Mas o Padre afirma o seu ponto de vista, alegando que sendo construída distante, obrigava a cidade a crescer. Teriam que surgir cafés, casas de hospedagens, pensões...”¹²⁵

A escolha do local destinado a construção da estação ferroviária de Juazeiro do Norte pelo Padre Cícero foi aproveitada por Walter Barbosa para forjar a imagem de uma cidade moderna, que tinha nítidas perspectivas de crescimento. Mas também para assegurar – o Padre, através da escolha, e do autor, por meio da escrita – que a religiosidade vivida na cidade e rechaçada pelos cratenses nada tinha de fanatismo, à medida que ela mesma conduzia (ou trazia) o progresso.

Mais ainda, que as imagens produzidas pelos jornais a respeito da Linha férrea construída no interior cearense buscavam assegurar que o trem havia trazido progresso para as cidades às quais chegou. Conforme o redator

¹²⁵ BARBOSA, Walter Menezes. *Padre Cícero – Pessoas, Fotos e Fatos*. Fortaleza: Editora Henriqueta Galeno, 1980, p. 81.

do jornal *O Nordeste* assegurou ao descrever a viagem de inspeção na Linha Sul feita pelo então responsável pela administração da RVC, Dr. Abrahão Leite, um ano após as inaugurações das plataformas ferroviárias de Juazeiro e Crato:

“Como fruto immediato da construcção ferroviária, que ali se fez, as cidades e villas que a margeiam vão-se apresentando, já com roupagens novas, em que se accentua o progresso material, e o commercio e actividade em geral se estimulam e refazem. (...) bastará para exemplo, citar o que se passa no Joazeiro e Crato, as maiores cidades da região, aquella pela densidade da população, esta por ser um centro de maior cultura e civilização mais apurada”.¹²⁶

Crato e Juazeiro faziam parte das estações férreas que margeavam a Estrada de Ferro de Baturité. No entanto, os narradores chamam atenção para o fato de que a estação cratense era diferente das outras. Nas demais o trem estava de passagem, no Crato ficava o final da Linha. Era a última plataforma, para onde a máquina do progresso se dirigia. Nesse sentido, a estrada também era reconhecida como a via Fortaleza-Crato, uma denominação que colocava a urbe sul cearense lado a lado com a capital. De outro ângulo, Crato também podia ser o começo, o ponto de partida, já que saíam trens da cidade em direção a capital do Estado, uma classificação flexível, ao mesmo tempo, início e fim.

Mesmo sendo ponto final, a estação cratense não era a maior nem a mais movimentada de todas. Outras unidades da RVC, como a situada em Cedro com as oficinas ferroviárias, tinham também bastante destaque no período. No entanto, Crato detinha uma importância significativa em virtude de sua posição na Linha Sul da Viação Cearense.

Esta compreensão atesta o quanto as idéias germinadas no início do século pela elite letrada do Crato ainda podem influenciar as palavras de seus habitantes, sobretudo os mais antigos. Isto porque, há entre os velhos moradores da cidade alguns que tiveram participação direta na construção da “Capital da Cultura”, entre eles, Ramiro Maia, Huberto Cabral, Lindemberg de Aquino e Alderico Damasceno.¹²⁷

¹²⁶ ‘A Viagem de Inspeção do dr. Abrahão Leite à Linha tronco da via-ferrea Baturité’ – O Nordeste, 23 de dezembro de 1927, p. 04.

¹²⁷ Raimundo Borges, Ramiro Maia, Lindemberg de Aquino e Huberto Cabral também são parte do movimento de identificação do Crato como Cidade da Cultura. Todos entrevistados na realização desta pesquisa. No entanto, o critério para formação da teia de entrevistas não se baseia na condição de colaborador da elite intelectual. Foi, antes, uma busca por pessoas

A entrevista de Alderico Damasceno foi perpassada pelos resquícios da oposição entre Crato e Juazeiro sugerida em seus temas como uma possível disputa entre as cidades pela qualidade de última estação da Estrada de Ferro de Baturité.

“E houve no início também quem num queria que o fim da Linha fosse o Crato, não. Brigaram por isso. Foi preciso briga, como nós estamos hoje gritando com esse negócio da fuga das escolas interioranas para o Ceará, as faculdades, as escolas, vamos chamar melhor, para o Cariri, nós estamos brigando por isso. Também se brigou naquele tempo pelo término, que eles não queriam que chegasse ao Crato, não. Queriam que parasse, então, aí no ‘lugar vizinho’, viu. No lugar vizinho, viu. Foi briga para que a estação de ferro chegasse até o Crato. Então, nós hoje estamos numa mesma briga. Que quer que se resolva e isto talvez tenha um fator de desenvolvimento. (...) Tem que espalhar pelo Cariri todinho escolas e mais escolas superiores. É Missão Velha, é Barbalha, é Jardim, é tudo o que tiver condições de fazer uma escola, que faça. Mas não uma concentração, viu.¹²⁸

As intrigas sugeridas entre moradores da cidade do Crato em relação a de Juazeiro, observadas nas entrevistas, vão além das disputas pelo ponto final da Estrada de Ferro. Esta temática, na realidade, desencadeou uma série de outras nuances das disputas empreendidas. Neste caso, as lembranças de possíveis concorrências pelo posto final da Estrada de Baturité terminaram por chamar atenção para outra disputa, mais atual, que envolve outra vez as duas cidades: a instalação dos campos da Universidade Federal do Ceará no Cariri. Ambas se arvoram com a possibilidade de serem sede deste campus e obter mais um trunfo na disputa por superioridade.¹²⁹

Raimundo Borges, Huberto Cabral¹³⁰ e Lindemberg de Aquino¹³¹ que, assim como Alderico Damasceno, participaram da construção da idéia do Crato como Capital da Cultura e se dispuseram a narrar suas memórias sobre o trem

idosas, sobretudo as que tivessem nascimento anterior ao ano de 1926 e que houvessem presenciado a chegada do primeiro trem com idade suficiente para dela se lembrarem. O fato de alguns serem partidários da “construção da Capital da Cultura” se trata de um elemento (surpresa) que muito enriquece as possibilidades de problematização das fontes.

¹²⁸ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 4 -5.

¹²⁹ O aprofundamento desta questão será realizado nesta pesquisa, interessa apenas citá-la, já que se trata de um desdobramento da questão das disputas entre as cidades.

¹³⁰ Huberto Cabral nasceu em 1935, em Crato, onde foi radialista e atuou no projeto da prefeitura de Revitalização da Estação do Crato, reforma inaugurada em 2006.

¹³¹ Cratense, nascido em 1932, Lindemberg de Aquino foi jornalista e, além do livro de biografias de alguns nomes ilustres no Crato, escreveu crônicas sobre a cidade do Crato durante no ano de 1957 para o jornal *O Estado* comentando (e elogiando) vários aspectos da cidade.

na cidade e em suas contribuições relataram diferentes aspectos. Raimundo Borges, por exemplo, o fez através da redação de inúmeros livros e textos, tais como: *O Crato intelectual*, *Cidade do Crato* (separata de Itaytera), *Memória Histórica da cidade do Crato* e *O Coronel Belém do Crato*.¹³² Lindemberg de Aquino e Huberto Cabral tiveram uma participação de cunho mais jornalístico e radiofônico. O primeiro publicou um livro no qual narra a história de cada cratense que nomeia alguma das vias citadinas e escreveu diversas crônicas sobre sua terra natal para o jornal *O Estado*, na década de 1950. Huberto Cabral, de seu lado, semanalmente apresenta na rádio local crônicas de sua autoria sobre a cidade. Todos, com exceção de Alderico Damasceno, são sócios do Instituto Cultural do Cariri, estando Raimundo Borges entre os sócios fundadores.

Em virtude do exposto, as narrativas destes homens têm uma tendência maior a criar seu enredo considerando tanto que a cidade do Crato é superior a de Juazeiro, como assegurando pretensas leviandades dos vizinhos rivais no que diz respeito ao trem e os assuntos que são relacionados no decorrer da narração. Huberto Cabral contou que Padre Cícero teria tentado garantir a passagem dos trilhos da Baturité na cidade de Juazeiro em detrimento de Barbalha e Crato. Após relatar a festa feita na chegada da Maria Fumaça em Crato, comentou:

“Mas houve esta grande festa e um detalhe que pouca gente sabe, o Padre Cícero Romão Batista, filho do Crato, e depois grande líder de Juazeiro, ele não queria que a Estrada de Ferro fosse para o Crato, nem Crato, nem Barbalha. Ele foi ao ministro Francisco Sá em Fortaleza e exigiu que o terminal fosse em Juazeiro, aí o ministro perguntou onde é que tava a lógica dele. Se a última cidade era o Crato, então tinha que ser no Crato o terminal. E como ele não pode prejudicar o Crato, ele veio para a inauguração, que na véspera o trem chegou em Juazeiro, no dia sete, e ele vinha com a caravana acenando para o povo como se fosse ele que trouxesse o benefício para o Crato”.¹³³

No que concerne a conflito ou animosidade entre as referidas cidades, proposto nas narrações, é na disputa pelo fim da Linha Sul da Estrada de Ferro

¹³² Inúmeros outros livros foram publicados por este autor, os citados acima apenas dão dimensão das obras dedicadas a cidade do Crato, posto que entre os outros há alguns que se referem ao município de forma menos direta, como é o caso de Memórias – Fragmentos de minha vida. Também se verificam aqueles que têm no Direito a sua temática.

¹³³ Entrevista feita com Huberto Cabral em 20 de outubro de 2005 às 14:00h, p. 01.

que a figura de Padre Cícero surge com maior nitidez; posto que, é neste momento que os entrevistados põem em questão as ações do sacerdote. Alguns, como Huberto Cabral, o acusam de tentar prejudicar a sua cidade, provavelmente como resultado de um ressentimento por ver um “*filho do Crato*” se aliar ao “*lugar vizinho*”. Outros, como Raimundo Borges, asseguram que a versão de Huberto Cabral é impossível; e explicou: “*o Padre Cícero era filho, ou é filho do Crato. Nasceu aqui, aqui se batizou, aqui estudou. O Padre Cícero nunca demonstrou que quisesse mal ao Crato*”.¹³⁴ Ainda segundo o último entrevistado, não houve conflito algum. Padre Cícero somente teria procurado o ministro Francisco Sá para cobrar maior rapidez na conclusão dos trabalhos de construção das estações do Crato e Juazeiro do Norte, bem como da Linha Férrea.¹³⁵

Em nota sobre esta disputa, Walter Barbosa admitiu o conflito e descreveu o envolvimento do sacerdote em defesa de um outro interesse: a inclusão de Juazeiro no conjunto de cidades pelas quais passariam os trilhos. Segundo o autor, “se não fosse o seu prestígio, Juazeiro teria sido marginalizado desse grande benefício da estrada de ferro”.¹³⁶ Assim, as versões se multiplicaram para a suposta participação do referido padre na determinação do traçado da via férrea –, ou, mais um desdobramento da rivalidade que Crato lhe prestava.

Entretanto, a disputa pelo ponto final da Estrada de Ferro de Baturité ficou registrada de outra forma nos Relatórios da Rede de Viação Cearense. Nas observações referentes aos trabalhos de prolongamentos dos trilhos em direção a região do Cariri consta o Crato como a última estação desde o primeiro mapa anexado aos relatórios de resumos dos trabalhos da Rede.

Não é sugerido em nenhum momento, algum possível desvio que o excluísse. Nos primeiros mapas, ao contrário, o município de Juazeiro do Norte é ignorado. Em seu lugar, os trilhos passariam pela vizinha cidade de Barbalha, como demonstra o mapa abaixo:

¹³⁴ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 02.

¹³⁵ A exemplo desta, outras ações de Padre Cícero são, da mesma forma, questionadas pelos entrevistados. Entre elas, a responsabilidade pela Sedição de 1914 – quando os seguidores do Padre invadem a cidade do Crato em virtude de disputas políticas relacionadas ao governo do Estado – cujo detalhamento não interessa a esta pesquisa. Em elogio a figura do referido sacerdote e suas ações de cunho pedagógico, Raimundo Borges publicou *O Padre Cícero e a educação em Juazeiro pela ABC Editora (local)*.

¹³⁶ BARBOSA, Walter Menezes. Op. Cit, p. 82.

Mapa 3 - Projeto da Rede de Viação Cearense no qual a cidade de Juazeiro era excluída do traçado



Mapa 2 – Extraído dos documentos constantes no Arquivo da RVC, em cujo traçado da Estrada de Ferro de Baturité ainda não havia a substituição da cidade de Barbalha pela de Juazeiro do Norte.

Fonte: Arquivo RVC.

Esta trajetória para a via férrea foi aprovada em 1912 pelo Decreto 9.657 de 10 de julho.¹³⁷ Porém, já no relatório dos trabalhos e ocorrências do ano de 1921, apresentado ao Inspetor Federal de Obras Contra as Secas, o Engenheiro-chefe Henrique Eduardo Couto Fernandes, explicava que houve variações no antigo percurso, com a supressão de Barbalha em benefício da cidade de Juazeiro do Norte.

¹³⁷ Cf: FERREIRA, Benedito Genésio A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930; Projeto História do Ceará, Política, Indústria e Trabalho 1930-1964. Fortaleza, Edições Universidade Federal do Ceará/ Stylus Comunicações, 1989, p. 41.

“O traçado primitivo atingia Crato com 53,600Km depois de passar em Missão Velha e Barbalha: o atual attinge Crato com 42,200Km, passando precisamente a 2Km ao norte de Missão Velha e em Joazeiro. Há, por conseguinte, uma diferença de 11,400Km. Para servir Barbalha será construído um ramal partindo de Joazeiro, o qual terá, pelo reconhecimento que fizemos, cerca de 14Km o que quer dizer que, com o desenvolvimento total de 56,200Km – ou sejam (sic) 2,600Km apenas a mais sobre o primitivo traçado, - ficaremos com todas as cidades importantes do Valle do Cariry servidas por Linha férrea, ao passo que o projeto anterior servia Missão Velha, Barbalha, Crato, deixando Joazeiro a parte.”¹³⁸

A argumentação de que a passagem da ferrovia por Juazeiro seria mais interessante financeiramente, já que se tratava de um percurso menor a ser construído, foi endossada também pela afirmação de que se tratava de uma das cidades mais importantes do Cariri. Barbalha estava inserida da mesma forma neste grupo, tanto que foi previsto um ramal partindo da Linha tronco que a integrasse a ferrovia. No entanto, a incorporação da última no projeto, através de um ramal, somente surgiu com mais vigor nos periódicos cearenses seis anos após o seu registro em relatório da RVC, como na notícia publicada no jornal *O Nordeste*, e que apresenta a cidade de Barbalha como uma região igualmente rica.

“É pensamento do doutor Abrahão Leite, segundo teve ocasião de nos afirmar, construir também um ramal ferroviário, que, (...) ligue a Linha tronco da ‘Baturité’ com a cidade de Barbalha. Este é talvez o município de maiores possibilidades do Cariri, por ser o centro agrícola de maior vulto naquela zona.”¹³⁹

É possível que tenham havido outras razões, além das de caráter econômico, para o desvio da passagem dos trilhos por uma cidade em detrimento da outra. Entre elas, havia o prestígio que o então prefeito de Juazeiro do Norte, Padre Cícero Romão Batista, aparentava gozar com as autoridades públicas nacionais. Aliado a isso, pode-se perceber a constituição de uma campanha contra a cidade de Barbalha nas páginas do jornal católico *O Nordeste*:

“Infelizmente, porém, o grupo dos Marcellinos, infestando a região e toldando-lhe a tranquillidade com o terror dos seus assaltos e

¹³⁸ Relatório da Rede de Viação Cearense, ano 1921, p. 154.

¹³⁹ ‘A Viagem de Inspeção do Dr. Abrahão Leite à Linha tronco da via-ferrea Baturité’ – *O Nordeste*, 23 de dezembro de 1927, p. 04.

assassínios, tem tornado Barbalha quase deserta, abandonada que foi por diversas famílias”.¹⁴⁰

O que importa observar, no entanto, é como as memórias dos narradores reelaboraram estes acontecimentos. Nas lembranças de Raimundo Borges, ainda a respeito do ponto final da via férrea, a concessão de valor ou significado não era atributo exclusivo do fim da Linha Férrea de Baturité. Segundo o narrador, os trilhos paravam nesta cidade porque

“(…) o Crato era, como ainda é a capital do Cariri. O Crato era a cidade mais importante historicamente e politicamente. Nós tínhamos uma representação valiosa nos altos poderes da República. E a região era servida pelo progresso dos engenhos. E, então, todas essas mercadorias, tanto as daqui fabricadas, que eram necessárias ao litoral, como as do litoral que eram necessárias aqui para o Crato. O intercâmbio se deu intensamente e o progresso do Cariri passou a se desenvolver de maneira extraordinária”.¹⁴¹

As afirmações de Raimundo Borges devem ser compreendidas a partir da consideração de alguns eventos ocorridos no Cariri em meados do século XIX, por exemplo, a tentativa de criação da Província dos Cariris Novos que abrangeria parte do Estado cearense¹⁴² e teria na cidade do Crato a sua capital administrativa. A primeira tentativa nesse sentido se deu em 10 de julho de 1828 quando, segundo Irineu Pinheiro,

“(…) a Câmara Municipal do Crato, fiel ao seu espírito de clarividência e pioneirismo, dirige representação ao governo central, pedindo a criação da Província do Cariri Novo, desligada do Ceará e compreendendo também parte do território de Pernambuco e Paraíba. A questão foi levantada e não morreria tão cedo. Atravessaria o período da monarquia e penetraria pela República. Já se pode adivinhar o seu mentor – José Martiniano de Alencar. É dedução lógica, uma vez que foi ele que tomou a peito a questão, quase onze anos depois, no Senado do Império”.¹⁴³

A idéia de criação de tal província ressurgiria outras vezes no cenário cearense e brasileiro. Em 1939 foram feitos dois novos pedidos: o primeiro em 02 de março realizado pela Câmara Municipal de São Mateus, atual Jucás; e o

¹⁴⁰ Idem Ibidem.

¹⁴¹ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 02.

¹⁴² Tal região era inicialmente composta na época pelas cidades do Crato, Jardim e Missão Velha.

¹⁴³ FIGUEREDO FILHO, José de. *História do Cariri*. Vol. 3. Crato. Faculdade de Filosofia, 1964, p. 78.

segundo, apresentado em 14 de agosto por um grupo de senadores, à *custa de territórios do Ceará, Pernambuco, Paraíba e Piauí*.¹⁴⁴

Em 14 de agosto de 1846, sete anos após a elaboração do último projeto, uma comissão da Assembléia Provincial do Ceará apresentou parecer favorável a existência da Província do Cariri. Sem obter, no entanto, nenhum resultado. Diante da negativa, em 18 de julho de 1854, a Câmara de Barbalha solicitou das autoridades competentes, o atendimento ao pedido tantas vezes requerido.¹⁴⁵ Em todos os projetos a cidade do Crato seria a capital da nova unidade política.

A proposta de desmembramento de uma parte do Ceará e criação de uma nova Província estava embasada numa determinada independência econômica que a região possuía e pela própria distância que a separava da capital, razão pela qual se sentiam abandonadas as autoridades cidadinas em relação ao poder público cearense. Apesar de todos os projetos de lei construídos e levados à votação, a existência da Província dos Cariris Novos não foi sancionada. Contudo, a idéia do Crato como cidade mais importante, escolhida para capital da quase nova província, se perpetuou nas memórias dos habitantes do município.

Mas é necessário perceber que a noção da cidade do Crato como uma localidade do interior cearense relevante, não era uma construção apenas de seus habitantes e entusiastas. Em jornais, revistas e documentos produzidos no final do século XIX e início do século XX, pode-se observar inferências que indicam um entendimento semelhante, além dos livros produzidos pela elite intelectual cratense que pretendia, de alguma maneira, construí-la como especial.

Exemplo disso pode ser observado em documentos produzidos por diversas instituições estaduais ou federais, como é o caso dos relatórios anualmente elaborados na Rede de Viação Cearense – RVC. Instituição que adquire relevância, sobretudo, no momento em que o Ceará vivia os efeitos de grandes secas, quando eram necessárias soluções para os prejuízos causados

¹⁴⁴ Os senadores eram José Martiniano Pereira de Alencar, Antonio Pedro de Costa Ferreira, José Bento Leite Ferreira de Melo, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, Diogo Antonio Feijó, João Antonio Rodrigues de Carvalho, Francisco de Brito Guerra, Francisco de Lima e Silva e Manuel Inácio de Melo e Sousa. Cf: FIGUEIREDO FILHO, J. de & PINHEIRO, Irineu. Op. Cit, 1953, p. 28.

¹⁴⁵ Idem Ibidem.

por elas. Assim, intelectuais e engenheiros passaram a ser vozes importantes para o governo, e as afirmações contidas nestes relatórios, produzidas, em geral, pelo engenheiro-chefe responsável pela administração da via-férrea, adquiriram autoridade e certa ressonância nos debates sobre o assunto; bem como nos encaminhamentos tomados.

A emergência em tratar os efeitos das longas estiagens ficou evidente no relatório apresentado pelo engenheiro-chefe da Rede de Viação Cearense em janeiro de 1916, o qual é iniciado pelo item a respeito do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité até a cidade do Crato afirmando:

“Nesta construção, a mais importante do Districto, por ser o prolongamento da Linha tronco da Rêde de Viação Cearense, que se dirige para a fertilíssima zona do Cariry, cujo centro principal é a cidade do Crato, a primeira do Estado em movimento commercial, tinha a ‘South American Railway Construction Company, Limited’ ex-arrendataria, concentrado os seus maiores esforços.”¹⁴⁶

Neste momento, o órgão responsável pela construção da Estrada de Ferro de Baturité é o Governo Federal, por ocasião da falência da Empresa ‘South American Railway Construction Company, Limited’. Ao que indicam alguns registros, os poderes públicos tinham consciência do quanto a produção cariense era rentável. Posto que em meados do século XIX estudos, como o *Ensaio Estatístico da Província do Ceará* do Senador Pompeu, já afirmavam que “O Crato vem em grande progresso, e tem proporções para ser um dos pontos mais ricos e importantes do Brasil”.¹⁴⁷

Também no trecho do Relatório Manuscrito pelo Engenheiro Diretor-Chefe Ernesto Antônio Lassance – posteriormente conhecido como *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité*¹⁴⁸ de 1892 há alusão a cidade do Crato como um importante centro:

“Esta cidade (Crato) por sua importância e riqueza subordinará o traçado... Toda essa zona (Cariri) á atravessar é de uma uberidade admirável, podendo-se assegurar que a Estrada lhe trará dentro em breve notável engrandecimento.”¹⁴⁹

¹⁴⁶ Relatório da Rede de Viação Cearense, ano 1916, p. 14.

¹⁴⁷ BRASIL, Thomaz Pompeu de Souza. Op. Cit, p. 111.

¹⁴⁸ LASSANCE, Ernesto Antônio. *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité*. Apud: FERREIRA, Benedito Genésio. Op. Cit. S/N.

¹⁴⁹ LASSANCE. Op. Cit, S/N.

Lassance sugeriu uma grande contribuição da ferrovia para o progresso econômico da região. Os motivos que concorriam para isso eram os mais diversos, como por exemplo, a certeza de que a exportação da produção teria mais chance de crescer e adquirir importância, assim como a idéia de que a locomotiva arrastava junto com seus vagões o desenvolvimento e a mudança – dada a proximidade (no sentido de percorrer grandes distâncias em um menor espaço de tempo) que passava a ter com os grandes centros, mais prósperos no que diz respeito ao processo civilizador ocidental.

Por parte dos intelectuais da capital, é possível inferir que também era cedida a Crato uma determinada importância, nesse caso intimamente relacionada à produção efetuada na região, sobretudo nos engenhos de rapadura.¹⁵⁰ Estes, segundo o senador Pompeu, “exportam imensas quantidades de rapadura, melão e aguardente para as províncias vizinhas do Piauí, Pernambuco, Paraíba e Bahia”.¹⁵¹

Em contrapartida, havia dos povos do interior um ressentimento pelo distanciamento em relação a Fortaleza. Ao longo do século XIX, esta reclamação foi registrada nas Atas da Câmara Municipal do Crato que pediam melhores estradas para o escoamento da produção. Ou ainda, expressas nas memórias escritas por Paulo Elpídio de Meneses o qual se ressentia de haver deixado a cidade no ano de 1896, em virtude do mandonismo do Coronel Belém (então chefe político do Crato). José de Figueiredo Filho acrescentou que, no final do século XIX

“(…) a separação entre as cidades litorâneas e a interlândia ainda era mais profunda do que nos tempos atuais. Não me refiro exclusivamente ao fator transporte. O sertão praticamente era inteiramente abandonado. Não recebia a menor assistência por parte dos poderes públicos das capitais. No máximo, uma escolinha de latim, ou um juiz mal pago, atrelado, de unhas e dentes, aos politiquês locais, ou das sedes provinciais. Pela distância, a situação dos governantes não alcançava o interior”.¹⁵²

Quanto às considerações de Raimundo Girão, em *História Econômica do Ceará*, a pequena quantidade de estradas (a maioria precárias) e a falta de uma malha férrea contribuíam para a compreensão do interior do Estado,

¹⁵⁰ Ver mais em: SÁ, Yacê Carleial F. de. Op. Cit. Capítulo I.

¹⁵¹ BRASIL, Thomaz Pompeu de Souza. Op. Cit, p. 360.

¹⁵² FIGUEIREDO FILHO, José de. Op. Cit, 1964. p. 78.

mesmo a região com produção nos engenhos, a partir de uma conotação fortemente marcada pela ausência de uma dinâmica própria do desenvolvimento econômico, entendido como ideal pelo mundo ocidental, mas que seria assegurada pelo tráfego ferroviário:

“O comércio, antes das estradas de ferro e dos telégrafos, seguia norma em harmonia com os transportes. (...) Parte do ano, ou melhor, durante a estação invernal, nenhum movimento se operava: e as lojas que nem todas se abriam regularmente nessa fase, eram antes pontos de palestra, de jogo de gamão e rodas políticas, cujos assuntos se comentavam com tardança imposta pelos recursos dos transportes. As correspondências e jornais, veículos únicos das novidades, andavam dias e dias pelas estradas a fora, até aos seus destinos, onde chegavam com atrasos enormes; ainda assim, eram lidas, ou melhor, devoradas, e as notícias tinham um sabor de novidade tão perfeito como se fossem da véspera.”¹⁵³

O que preocupava as autoridades da Província era a estreita relação que o Cariri, sobretudo Crato, mantinha com o Pernambuco que perdurava desde o final do século XVIII e assumida na Revolução Pernambucana de 1817 a qual o Crato se aliou. Em virtude da proximidade territorial, do interesse em assegurar parte de seu território, e, principalmente, porque se tratava de uma região que produzia muitas riquezas nos engenhos de rapadura, além de ser um lugar privilegiado como espaço de comércio, o que atraía muitas pessoas para ali estabelecerem seus ‘negócios’.

Estes aspectos certamente foram considerados pelo autor do Relatório entregue à administração da RVC no ano de 1917, no qual assegurava: “A zona do Cariri dada a sua fertilidade, continua sendo considerada o futuro celeiro do Ceará, desde que seja feita a sua ligação ferroviária à Fortaleza”.¹⁵⁴ Dessa maneira, não é absurda a possibilidade da Linha Sul da Ferrovia ter sido arquitetada a partir do interesse cearense em assegurar seu território intacto e uma proximidade (ou domínio) maior das regiões produtoras do interior - Sul.

Nesse ínterim, a notícia publicada no jornal *Diário do Ceará* em novembro de 1926 era, nada menos, que a comemoração de uma vitória dos poderes públicos cearenses sobre os interesses e comércio pernambucano:

¹⁵³ GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Casa José de Alencar – Programa Editorial. 2 ed. Fortaleza, 2000, p. 398.

¹⁵⁴ Relatório da Rede de Viação Cearense, ano 1916. Apud, FERREIRA, Benedito Genésio. Op. Cit, p, 40.

“O dia de hontem marcou a realização da obra econômica por que mais aspirava o Ceará: o termino do ramal do Crato, com a inauguração da estação ferroviária da capital do Cariry e o trafegar dos trens doravante unindo Fortaleza á bella e progressista cidade do sul”.¹⁵⁵

Até a construção da Estrada de Ferro de Baturité chegar ao fim desejado passaram-se cerca de cinqüenta anos. Com isto, segundo o redator da matéria, se realizava os anseios das autoridades públicas em garantir sua participação na rendosa produção do Vale do Cariri, ou como preferiu: a *obra econômica porque mais aspirava o Ceará*. Para a elite intelectual cratense, a chegada do trem representava o progresso que chegava à cidade, e, pela própria redação, a legitimação do Crato como a principal cidade do Sul Cearense, a *Capital do Cariri*.

Todavia, as relações comerciais entre Fortaleza e a *bella e progressista cidade do Sul*, segundo José de Figueiredo Filho, não duraram por muito tempo. Este autor assegura que, no que dizia respeito ao escoamento da produção caririense, o caminho natural seguia em direção a Pernambuco, frustrando todas as pretensões de domínio deste comércio com a via férrea por parte dos poderes públicos cearenses:

“As relações comerciais é que sempre foram muito estreitas com a capital pernambucana. A estrada de ferro que liga Fortaleza ao Crato ainda conseguiu, logo que chegou as proximidades do Cariri, desviar êsse comércio, nos últimos anos, porém, com as deficiências do pôrto da capital cearense, retornamos ao caminho natural de nossas antigas transações”.¹⁵⁶

Mas, se foram frustrados os planos de estreitamento do comércio caririense com a capital cearense, o título dado a Crato nas notícias que relatavam este processo – *Capital do Cariri* – reverberou por algum tempo e estimulou disputas entre esta cidade e sua vizinha, Juazeiro do Norte. Esta, em contrapartida ao empenho da elite intelectual cratense em identificá-la como a *Capital da Cultura Letrada*, também presenciou um esforço de ‘seus filhos’ escritores em conceder à cidade de Padre Cícero um título cidadão que lhe rendesse a imagem de maior ou mais importante município caririense. Como o

¹⁵⁵ ‘Estrada de Ferro no Cariry’ – Diário do Ceara, 09 de novembro de 1926, p. 02.

¹⁵⁶ FIGUEIREDO FILHO, José de. *Engenhos de Rapadura do Cariri*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1958, p. 23.

termo capital já havia sido destinado a Crato, Juazeiro do Norte passa a ser apresentada como a Metrópole do Cariri.

Nestes termos, Walter Barbosa, juazeirense, se referiu a esta cidade ao escrever crônicas a seu respeito durante o ano de 1957, as quais tinham frequência quase diária no jornal *O Estado*, publicado em Fortaleza entre as décadas de 1940 e 1990. Nos primeiros números, seus artigos ocuparam a coluna 'Notícias do Interior' juntamente com pequenas notas sobre outras localidades. Logo em seguida, no entanto, passaram a ser publicados também nesta seção os textos de outro cronista, cratense, João Lindemberg de Aquino. Seus escritos seguiam uma trajetória semelhante a do autor juazeirense, com a função básica de promover a sua cidade ou alguns de seus aspectos. A edição dos artigos lado a lado sugere a tensão e a rivalidade entre ambas, alimentada também pelas comemorações do centenário da cidade cratense que se manifestou na publicação de livros, revistas e artigos jornalísticos durante toda a década de 1950.

Contudo, esta efervescência perdeu muito de sua força ao longo dos anos. Segundo Otonite Cortez, este aspecto deve-se ao fato de que a partir da década de 1960 houve um deslocamento do enfoque sobre a cidade para a região, traduzida num encaminhamento das intenções políticas para o incremento regional; e na presença da Universidade Regional do Cariri que, ao agregar diversas cidades daquela localidade, teria promovido uma interação maior entre elas, fato que terminou por minar a animosidade entre Juazeiro do Norte e Crato.¹⁵⁷

Para Raimundo Borges, a amenização destes conflitos deve-se “a quase conurbação que vem se processando entre as cidades do Vale do Cariri – Crato, Juazeiro e Barbalha. Como também pelo fato de que muitas pessoas residentes no Crato trabalham em Juazeiro, inclusive lá estabelecendo-se comercialmente, atraídas pelo seu desenvolvimento.” Conforme Ramiro Maia¹⁵⁸, a rivalidade entre as cidades não tem a antiga importância porque “os cratenses que foram atacados, ou perseguidos na guerra de 1914, já

¹⁵⁷ CORTEZ. Op. Cit, p 11.

¹⁵⁸ Nascido em 1905 na cidade de Russas, Ramiro Maia mudou-se para Crato em 1923, em 1926 assistiu à chegada do primeiro trem na Gare cratense. E, posteriormente, abriu uma pequena livraria no centro da cidade que existiu até a década de 1990.

*morreram. As novas gerações, por não terem sofrido as conseqüências daquela guerra, não guardam mágoas dos Juazeirenses.*¹⁵⁹

Alderico Damasceno, de seu lado, percebe um arrefecimento no conflito entre Crato e Juazeiro do Norte. Mas não acredita que isto se deva a um esforço pelo desenvolvimento integrado de toda região do Cariri. É, antes, o resultado de uma defasagem na argumentação cratense em defesa de sua superioridade. Fato que impossibilita o conflito e permite a Juazeiro uma significativa vantagem em relação a sua vizinha. Conforme asseverou o ex-professor de História:

“(...) Crato foi mesmo, é a cabeça pensante. Ninguém pode cortar a cabeça do Crato não, viu! É a cabeça pensante, viu. Pode acontecer, cortaram muita cabeça na revolução francesa, cabeça de gente importante, ilustre e competente. Porque não posso cortar a cabeça a cabeça, aqui no Cariri (risos). Pode cortar a cabeça de instituições, né. O Crato tem muito, muito a fazer para competir, a competitividade é grande hoje em todos os setores. Então, num tem esse negócio de ficar:

- Ah, o Cariri! O Crato, sopé da Serra do Cariri, os brejo e tudo, ba, ba.

Já se foi. Já se foi. Ou se cuida de outra coisa, ou nós vamos pro balalau. Num tem conversa. Os filhos do Crato têm que encher-se de entusiasmo e de abnegação e de luta, de luta”.¹⁶⁰

Nas palavras proferidas pelo entrevistado percebe-se que Alderico Damasceno entende as disputas entre os municípios como ainda não resolvidas. Condição que requer, segundo ele, uma atitude mais enérgica dos cidadãos cratenses. Afinal, não se trata de disputas que ocorram nos trâmites legais de ofícios, memorandos, projetos e discursos políticos proferidos pelas autoridades competentes, mas seria o momento de uma ação definitiva da sociedade cratense em busca do resgate da superioridade de outrora. É algo que se ganha em debates, em disputas que deveriam extrapolar as negociações políticas. Propondo, então, outros ritmos para as contestações, pois, percebe que o argumento do Crato como a capital da cultura por si só não é suficiente para reaver seu antigo posto de principal cidade da região do Cariri.

¹⁵⁹ Raimundo Borges e Seu Ramiro Maia foram anteriormente entrevistados por Otonite Cortez durante o desenvolvimento de sua pesquisa em 2000, cujo título foi referido. Neste caso são utilizadas respostas dos narradores a questões lançadas por Cortez. Cf: CORTEZ. Op. Cit, p. 95.

¹⁶⁰ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 08.

Ao mesmo tempo que faz estas considerações, Alderico Damasceno também percebe que a disputa já é quase impossível:

“Que as classes mais e mais se empenhem em trazer melhores coisas para o Cariri. Isto era que era o bom, mas em harmonia, sem prejudicar a harmonia da região. Então, você sabe que todo um hiperdesenvolvimento, um hiper, hiper, todo hiper é maldoso. Hipertireoidismo, num sei o quê, num sei o quê, assim também, viu, esse negócio de sufocamento regional pode trazer impossibilidade econômica. A amenização do desenvolvimento econômico, essa concentração pode acarretar isto”.¹⁶¹

Sua percepção sobre o crescimento da cidade de Juazeiro do Norte é fruto da compreensão proposta por diversos jornais ao longo do século XX, os quais estamparam em suas páginas as notícias que indicavam o desenvolvimento do comércio juazeirense, e de pesquisas estatísticas, como o censo de 1940 que atestou a diferença de 3916 estabelecimentos industriais e 1007 comerciais em Juazeiro enquanto no Crato havia 768 industriais e 609 comerciais.¹⁶²

A consciência desta disparidade – óbvia numa simples observação dos municípios – obriga o narrador a redirecionar seu discurso, que não incentiva mais um conflito direto, porque sabe que a cidade do Crato estaria em desvantagem, mas propõe a igualdade como solução. Esta alternativa, no entanto, implica, para Alderico Damasceno, que a rivalidade entre as cidades não cessou ou diminuiu. A mudança, neste caso, consiste na situação político-econômica do Crato que não dá suporte a novos conflitos, a não ser que estes se dêem no campo da memória, posto que nela tudo é transformado.

Assim, das lembranças narradas em relação ao trem surgem, então, outras disputas, querelas antigas retomam fôlego, novas e velhas discussões retornam e povoam um novo espaço destes debates: a narração. Todas as trajetórias partem dos trilhos e ganham interpretações que são ressignificadas de maneira tal que o trem ganha outras nuances e tons. Em contrapartida, a máquina ferroviária também influencia na narração das lembranças à medida que empresta seu movimento dando um novo ritmo ao enredo, ressignificando distâncias, tempos e velocidades. Lembrar o trem implica, nesse sentido, recordar sensações do corpo em movimento.

¹⁶¹ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 05.

¹⁶² Censo Demográfico do Estado do Ceará de 1940. Fonte: IBGE.

Todos os dias é um vai e vem
 A vida se repete na estação
 Tem gente que chega pra ficar
 Tem gente que vai pra nunca mais
 Tem gente que vem e quer voltar
 Tem gente que veio só olhar
 Tem gente a sorrir e a chorar
 E, assim, chegar e partir
 São só dois lados da mesma viagem
 O trem que chega é também
 O trem da partida
 A hora do encontro é também despedida
 A plataforma desta estação
 É a vida deste meu lugar.

Milton Nascimento
 Encontros e desencontros

Capítulo II – Idas e vindas, partidas e chegadas: lembranças de viagens

2.1 - O trem nos trilhos de Baturité

Lembrar é *“re-fazer. É reflexão, compreensão do agora a partir do outrora; é sentimento, reaparição do feito e do ido, não sua mera repetição”*.¹⁶³ Recordar o trem é também reconstruir. No entanto, uma reconstrução fortemente influenciada pelo movimento da máquina nos trilhos. De maneira que relembrar o comboio férreo e seu tráfego é re-fazer sensações e usos que o corpo experimentou no contato com um movimento inédito (para muitos no Crato): o da máquina que transporta.

A narrativa de Alderico Damasceno acerca de suas memórias sobre o trem segue o itinerário do movimento, das viagens. Este narrador conta sua primeira experiência com o transporte férreo, aos 11 anos de idade, quando embarcou com seus pais e irmãos em uma locomotiva, na época a Maria Fumaça. Saíram da cidade de Lavras da Mangabeira em direção ao Crato em virtude de seu pai, funcionário dos telégrafos, ter sido transferido para essa cidade.

¹⁶³ BOSI, Ecléa. Op. Cit. p. 20.

A transferência de Lavras para o Crato não foi a única mudança feita por sua família. A primeira havia sido de Aracati, cidade portuária do interior cearense em que o narrador nasceu, para o município de Lavras – mudança feita pelo mesmo motivo. No entanto, é a segunda viagem que o entrevistado se detém a narrar: “*E esta viagem de Aracati para Lavras, transporte comum, mas de Lavras pra cá já foi de trem, viu. (...) Adorei! Quando peguei o trem. Nunca tinha andado de trem, andava era de barco lá no Jaguaribe*”.¹⁶⁴

A mudança para Lavras não deixou registros que Alderico Damasceno julgasse significativos para contar, foi uma viagem no que ele chamou de ‘transporte comum’: um carro puxado à tração animal. Estas viagens, conforme Raimundo Girão em *História Econômica do Ceará*, por vezes, duravam uma infinidade de horas ou mesmo alguns dias, variando de acordo com a distância a ser percorrida. Ainda segundo este autor:

“Vir do Crato, de Lavras, do Icó ou de Sobral à capital, era empreita séria, e demandava sério e demorado preparo de semanas. Desde a engorda da buralhada fortificada a milho, a horas certas, em mochilas de pano encorpado, suspensas da cabeça do animal, que ali dentro engastava o focinho; aparelhamentos de cangalhas; ensebamentos de relhos e peias, e preparo da borracha, nome que se dá a um saco de couro curtido, com gargalo de madeira em que se conduz facilmente água potável, que nela se torna fresquíssima”.¹⁶⁵

Possivelmente, a impressão de ser a transferência de Aracati para Lavras uma viagem comum, sentida por Alderico Damasceno, seja retrospectiva e exista na medida da preferência pelo deslocamento em transporte férreo que lhe pareceu mais confortável – raciocínio que, em seguida, transformou o trem no veículo desconfortável em relação ao automóvel. Mas, de toda forma, na experiência com a viagem férrea, as noções de tempo, espaço e velocidade foram modificadas; e estas alterações obtiveram uma abrangência significativa sobre seus espectadores.

A partir da Estrada de Ferro o corpo teve oportunidade de sentir outras sensações: o tempo gasto para viagens longas diminuiu sensivelmente, o contato com a velocidade, até então inimaginável para a época, passou a ser possível, como também os horários que passaram a ser considerados com

¹⁶⁴ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 02.

¹⁶⁵ GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Casa José de Alencar – Programa Editorial. 2 ed. Fortaleza, 2000.

maior rigidez.¹⁶⁶ Por essa razão, o deslocamento em direção ao Crato foi diferente, porque foi de trem. Um ritmo novo, não apenas no que diz respeito à velocidade da máquina, mas um ritmo que, segundo Alderico Damasceno, “foi, na verdade, o rastro de penetração no interior foi o trem. Foi quem trouxe tudo o que nós temos hoje de evolução, foi o trem”.¹⁶⁷

Este seu primeiro contato com o transporte férreo, ocorrido na mudança da cidade de Lavras da Mangabeira para o Crato, é narrado como a viagem que inicia toda uma construção do seu enredo em torno das percepções que a máquina férrea lhe provocou, registradas nas suas lembranças, e bastante otimistas a princípio.

“Então, papai veio para o Crato, chegou aqui em 1930, não é. De trem, chegamos de trem. Ah! Pra mim foi adorável a viagem de trem e pra mim o trem, é como tem aquela moda ‘Doutor, faça o trem voltar, né.’”¹⁶⁸

A descrição da viagem deste narrador como adorável não é, de modo nenhum, surpreendente. É, inclusive, bastante comum encontrar pessoas que concordem com este narrador, como é o caso de grande parte dos demais entrevistados. Ademais, não se pode desconsiderar o fato de que no final do século XIX e início do XX o trem era entendido por muitos como um ícone de progresso. Compreensão esta apontada em jornais editados neste período. Como é o caso de um telegrama da cidade de Santana do Cariri publicado nas páginas do *Diário do Ceara*. O autor, desconhecido, anuncia:

“Santanna do Cariry – Causou indizível satisfação nesta villa a alviçareira e sensacional notícia de haverem chegado à vizinha cidade do Crato os trilhos da Rêde de Viação Cearense, **inegáveis vehiculos do progresso**. Exultando de jubilo está toda a população do Cariry,

¹⁶⁶ Também a este respeito fala Cacilda Teixeira da Costa: “Em muitos aspectos a Estrada de Ferro mudou a face das cidades, introduziu os diferentes aspectos da vida moderna, e chegou a transformar as noções de tempo, de pressa, de pontualidade, de hora certa e valor comercial do tempo. O ‘horário do trem’ se sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela igreja. As diferenças de minutos passaram a ser importantes e, nas cidades maiores, as torres das estações introduziram relógios marcando a hora exata, conceito até então injustificável”. COSTA, Cacilda Teixeira da. O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001, p. 123 Apud: PEREIRA, Daniela Márcia Medina. Op. Cit. p, 31.

¹⁶⁷ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 03.

¹⁶⁸ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 03.

vendo suavizada em sua volta a justa aspiração há meio século acalentada.”¹⁶⁹

Se noções em que o transporte ferroviário era apresentado como uma grande inovação tecnológica, ou como um instrumento que garantiria o desenvolvimento da localidade alcançada, estavam postas na época, viajar de trem¹⁷⁰, se torna, para muitos, uma experiência a ser contada como fantástica. Sobretudo se há também no presente elementos que corroborem para uma narração de boas lembranças.

No caso de Alderico Damasceno, a avaliação positiva feita da experiência vivida – além do fato de haver na época de sua primeira viagem uma concordância de que a máquina férrea era o que havia de mais extraordinário no universo das inovações tecnológicas – se deve, em parte, a inevitável comparação com a viagem que fizera anteriormente, de Aracati para Lavras, realizada em ‘transporte comum’. Mas também a influências do vivido no momento da entrevista, na medida em que lembrar envolve variadas conexões temporais. Narrar as experiências no trem como algo maravilhoso ou funesto está relacionado a sua situação atual, e não somente aos fatos passados.

Dessa forma, considerar que a narrativa foi realizada dois meses após o início dos trabalhos de restauração da antiga estação ferroviária, momento em que surge a notícia de um provável retorno do funcionamento do transporte férreo, é fundamental para esta interpretação. Tal elemento permeia todo o seu enredo, conferindo, no mínimo, um significativo entusiasmo as suas palavras. Tanto que o último trecho apresentado culmina com a súplica feita por intermédio da recordação de um trecho da música de Jonas Andrade¹⁷¹, participante do Trio Nortista junto a Genival e Xavier.

A canção *Dr. Cadê o trem?*¹⁷² citada durante a sua fala é um instrumento para compreendermos o imaginário criado pelo entrevistado em torno dessa máquina. Trata-se de uma música bastante conhecida na região, divulgada,

¹⁶⁹ ‘O Regosijo que causou no Cariry a chegada do lastro ao Crato’ – *Diário do Ceara*, 26 de outubro de 1926.

¹⁷⁰ Especialmente se for a primeira vez, momento em que a experiência adquire ares de descoberta.

¹⁷¹ Jonas Andrade era o nome artístico, o cantor se chamava João Pereira de Andrade. Mas também era conhecido por Biliguin, apelido inventado por Luiz Gonzaga.

¹⁷² Composta em 1993 como crítica pela desativação dos trens pelo então governador Ciro Gomes.

sobretudo nos eventos agropecuários que ocorrem anualmente no Crato.¹⁷³ Em tom nostálgico e ritmo acelerado, a súplica se inicia

Doutor, bota o trem de volta
 Doutor, é o transporte do pobre
 De Juazeiro vou para o Crato
 Do Crato para Fortaleza
 Era uma beleza
 Era uma beleza
 Aquele trem do Crato para Fortaleza
 Era uma beleza
 Era uma beleza
 Levava eu e tu
 Do Crato pra Iguatu
 Se você ia fazer boa viagem
 Levava a família e a bagagem
 A produção era uma beleza
 Aquele trem do Crato pra Fortaleza
 Doutor, bota o trem de volta
 Doutor, é o transporte do pobre
 O trem agora só traz matéria-prima
 É gás butano, óleo, álcool e gasolina
 Doutor
 Doutor

A letra da música se torna sensivelmente significativa se se considerar que ela é bastante conhecida e constrói, ao mesmo tempo que é construída, em torno das conexões que a população do Crato estabeleceu com o trem.

O insistente chamado por alguém que possa resolver seu problema, o ‘Doutor’, sugere que não se trata somente de dado sofrimento pela ausência de um transporte de baixo custo que proporcionasse passeios por diversas localidades do interior do Estado, ou mesmo pela capital. É algo mais orgânico, que diz respeito à própria sobrevivência. Isto porque o trem tinha a capacidade de deslocamento de grandes cargas, transportando a produção e, por vezes, garantindo lucros aos agricultores.

Esta petição também traz consigo alguns elementos que indicam o quanto ‘a magia ferroviária’ estava presente no cotidiano das pessoas. Era o transporte para viagens, fossem elas curtas (“*De Juazeiro vou para o Crato* ou *Do Crato para Iguatu*”) fossem longas (“*Do Crato para Fortaleza*”). Apresenta construções intrigantes como o fato de serem indicados na música dois pontos

¹⁷³ Entre eles, a Expocrato, sempre realizada no mês de julho e O Berro, com ocorrência também anual, prevista para o mês de maio. Estes são os dois mais significativos em termos de visitação.

finais para a ferrovia em questão. Primeiramente a cidade de Juazeiro do Norte e logo após o Crato, conforme os versos:

“(...) De Juazeiro vou para o Crato
Do Crato para Fortaleza (...)
Aquele trem do Crato para Fortaleza (..)”

Pode-se obter duas leituras do itinerário acima. Inicialmente, a idéia que se apresenta é justamente a de que o transporte ferroviário abandonava Juazeiro em direção ao Crato e posteriormente se dirigia para Fortaleza (ficando uma ferrovia Juazeiro-Fortaleza). No entanto, o ponto final da Estrada de Ferro de Baturité é Crato, então, é necessário compreender que os versos dizem respeito a duas viagens, às cidades circunvizinhas, algumas delas já citadas acima, e a capital do estado. Contudo, este impasse sobre o ponto onde terminam os trilhos de Baturité, apresentado pela canção, é, como visto, um outro elemento presente e sempre problemático no imaginário social das duas localidades e que influencia nas lembranças sobre o trem.

No entanto, há ainda um outro elemento que pulsa em cada verso da música de Jonas Rocha: o movimento. Não se trata apenas das viagens, do fato de serem elas mais baratas ou mais caras em relação aos dias atuais, nem da produção levada ou trazida ao longo dos trilhos. Mas do trem ser algo em constante movimento. O deslocamento, o arrastar da máquina ao longo dos trilhos, sua capacidade de locomoção é o que aparece a todo instante, na canção e, principalmente, nas entrevistas.

Por essa razão, os narradores não podem falar sobre o trem a partir de um único local de referência. Ao lembrarem o transporte ferroviário, eles o relacionam imediatamente ao movimento. Falam de viagens, de grandes acontecimentos nos vagões durante as excursões, de suas chegadas e saídas, idas e vindas. Ele se desloca, sai de uma cidade para outra, passa estação a estação. É, de certo modo, fugidio. Entretanto, não tanto quanto a lembrança. A mobilidade desta é outra, mais dinâmica. A memória foge dos trilhos. O trem pode se movimentar de um lado a outro da Estrada de Ferro, mas não pode fugir dela sob pena de grandes catástrofes.

Recordar o trem é, assim, recordar o corpo em movimento. Por este fato, os entrevistados não conseguem fazê-lo parar. As suas lembranças estão

sempre remetendo a grandes ou pequenos deslocamentos e tantos outros acontecimentos relacionados a estes. Alderico Damasceno, por exemplo, mesmo tentando construir um enredo que expressasse um crescimento econômico regional a partir da implantação dos transportes ferroviários, o faz indicando que ela só é possível pela própria dinamicidade do trem.

“(...) o fator econômico foi grande, não é. Por que trazia passageiro, levava a mercadoria para o litoral. Então o desenvolvimento econômico da região se deve ao tráfego ferroviário, não resta dúvida. E quem fez viagem, eu adorava viajar de trem. Oh, num tirava a cabeça da janela, viu. Era olhando todo tempo, levando poeira nos olhos. Quando eu chegava de viagem os olhos tava tudo vermelho de levar poeira. Mas gelado, olhando tudo, tudo, tudo.”¹⁷⁴

O trem parece arrastar a narrativa do entrevistado para um tema que transpareça sua movimentação: neste caso, as viagens. E o seu próprio corpo participa, ele também se movimenta durante as corridas do trem sobre os trilhos. Alderico Damasceno passava todo o percurso olhando as imagens que surgiam na janela, experimentando todas as novas impressões que aquela ocasião poderia lhe proporcionar. A própria irritação nos olhos, em virtude da poeira que *levava* durante a viagem, é lembrada como uma percepção que compõe as viagens ferroviárias, sendo esta impressão mais forte nas lembranças que envolvem a Maria Fumaça. Conforme o narrador, esta locomotiva

“Era vagarosa, enfadonha. E a Maria Fumaça tinha o negócio de jogar os detritos da combustão, o bafo, a fumaça e até os detritos. Ruim do trem era cair cisco nos olhos (risos). Você fazia uma viagem e chegava com os olhos vermelhos, irritado, né, da viagem, da poeira.”¹⁷⁵

Ao narrar suas memórias em torno do trem e das viagens que fez neste transporte, o seu corpo se agitava: constantemente levantava e sentava, procurava expressar distâncias apontando para os mais diversos cantos da casa, ou tentava representar a própria movimentação da máquina ao se deslocar por meio de mímicas feitas com os braços. Uma série de movimentos que relembra tantos outros, todos provocados pelo balanço do trem ao percorrer os trilhos.

¹⁷⁴ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 05.

¹⁷⁵ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 18.

Francisco Rosa¹⁷⁶, maquinista aposentado da Ferrovia Cearense, relembrou as viagens, que fazia por ocasião de seu emprego, a partir das sensações experimentadas nelas. A observação das imagens que surgiam na janela do trem, assim como ocorria a Alderico Damasceno, atraíam sua atenção e constituíam, junto com as sensações provocadas pelo clima, as viagens na Linha férrea como um momento de lazer e não apenas um deslocamento.

“Mas num tem como o trem de passageiros. Você pega um ônibus daqui pro Crato, sempre eu pego ônibus daqui pro Cedro, a gente não vê nada fora, do interior do ônibus não se vê nada. Só quando chega pra fazer uma merenda, uma janta, uma coisa. (...) Mas, antigamente não, a pessoa ia vendo toda a paisagem, as coisa mais linda do mundo. Porque nós aqui no Estado do Ceará temos muitos locais turísticos. (...) Tem muitas coisas pra se vê. Tem o ar livre, uma coisa, a gente vai sentindo, vai mudando de clima, às vezes vai passando aqui tem sol e lá na frente chove, é assim.”¹⁷⁷

A extinção do tráfego ferroviário no interior do Estado, como no restante do país, ocorreu de forma gradual: as dificuldades vividas pela Rede em virtude da precária situação financeira ficam evidentes no histórico de freqüentes encampações (durante a construção) e transferências de administrações.¹⁷⁸ Situação da qual se ressentiu o narrador, e que termina por dificultar sua própria identidade como trabalhador ferroviário.¹⁷⁹

Por outro lado, as percepções experimentadas pelo entrevistado, enquanto maquinista, são narradas a partir daquilo que viu e sentiu. Seus sentidos são a trajetória pela qual percebe este universo fora de si e, de certa

¹⁷⁶ Francisco Rosa é natural da cidade de Riacho da Sela, atual Umirim. Passou a trabalhar na REFFSA no ano de 1959 como foguista da Maria Fumaça e posteriormente como maquinista, função em que se aposentou.

¹⁷⁷ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 5-6.

¹⁷⁸ Na construção e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (1972-1926) foram 16 anos sob administração de empresas privadas, 20 anos pelo Governo da União e 11 anos paralisada. Finalizada a implementação dos trilhos, a Rede de Viação Cearense, que estava sob poder da União, permaneceu com esta nomenclatura até o ano de 1957 quando o Decreto 3.115 criou a RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A., reunindo 22 Linhas Férreas no Brasil. No entanto, esta última, que foi uma tentativa de organização e aumento da eficiência das ferrovias não obteve o êxito esperado. Em 1966 foi criado o “Grupo Executivo para Supressão de Ferrovias e Ramais Antieconômicos”, muito embora os ramais de Maranguape e Barbalha já tinham sido fechados nos anos de 1962 e 1963, respectivamente. Em 1988 foi extinto o tráfego férreo para passageiros no interior do Ceará sob alegação de impossibilidade econômica.

¹⁷⁹ Para a pesquisa, não interessa o aprofundamento acerca da problemática de identidade social de ex-ferroviários a partir da extinção do tráfego do transporte férreo no Ceará. Ver sobre em: PEREIRA, Daniela Márcia Medina. *A Próxima Estação. Trabalho, memória e percursos de trabalhadores aposentados da ferrovia*. Fortaleza: 2004. Dissertação de mestrado.

forma, o apreende, registrando-o em sua memória; o que implica no fato de suas lembranças, invariavelmente, perpassarem as vias pelas quais percebia o mundo. Francisco Rosa, portanto, incluiu na narração de viagens na Maria Fumaça a recordação de sabores e cheiros. Segundo o entrevistado, *“as vezes a gente pegava, comprava um pedaço de carne e botava lá na cúpula do apito pra assar. Ficava bem assadinha, cortava, juntava com farinha d’água, cebola. E a carne gorda, aí ficava aquele cheiro.”*¹⁸⁰

Mas, se as suas lembranças se constroem a partir das percepções experimentadas, o movimento inverso também é possível. Este antigo maquinista guarda entre seus cd’s um que considera especial, pois contém a gravação dos sons produzidos pela locomotiva em movimento – “Nesse cd é só o som da locomotiva, é só música, um tipo de música, né”.¹⁸¹ Ao ouvir aqueles sons, que chama de música, Francisco Rosa, emocionado, identifica o tipo de máquina, suas características, relembra pessoas e suas viagens. A memória, assim, se constrói a partir de cheiros, sons, sabores, mas também é incitada por eles. Um caminho que permite um reverso e um movimento da memória, já intensificado pela marcha da máquina nos trilhos.

Julieta Oliveira¹⁸² também narrou suas lembranças sobre o trem como uma memória do corpo em movimento. Os trilhos parecem perpassar toda sua vida e da sua família, o que através das viagens, ganha visibilidade a cada momento da entrevista. Entre elas uma adquire maior destaque em relação às outras:

“Eu, quando foi pra eu me casar com João, eu fui de trem. Saí de trem do Crato até Cedro. A gente tinha que fugir porque papai num deixava eu me casar com ele e os pai dele também num queria, mas papai era quem num queria mais.”¹⁸³

Os pais de João Cortez, marido de Dona Julieta, professavam a religião protestante e pertenciam à Igreja Presbiteriana que, à essa época, já estava bastante disseminada pelo interior do Ceará. E, segundo a narradora, a igreja

¹⁸⁰ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 05.

¹⁸¹ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 10.

¹⁸² Nascida no ano de 1913 no Estado de Pernambuco, Dona Julieta morou, depois de casada, por cerca de 20 anos às margens da Estrada de ferro em Crato.

¹⁸³ Entrevista feita com D. Julieta Oliveira em 13 de junho de 2007 às 15:00h, p. 01.

Presbiteriana do Crato havia sido fundada pelos pais de seu marido quando chegaram à cidade junto com os trilhos.

“Pai Janjão e mãe Dondon foram para o Crato lá pelo meio de vinte porque meu sogro era trabalhador da Estrada de Ferro. Ele colocava os trilho e João ajudava também. Aí eles chegaram junto com os trilhos. E ele em toda cidade que parava botava uma igrejinha da Presbiteriana, na casa dele mesmo e crescia, aí, quando chegou no Crato botou a do Crato. Ele tinha ajuda de Natanael, irmão de mãe Dondon, que era pastor.”¹⁸⁴

O Pastor Natanael Cortez tinha bastante projeção no Estado do Ceará nas primeiras décadas do século XX. Nos jornais editados neste período eram veiculadas várias notícias a seu respeito e sua atuação que ultrapassava o campo religioso abrangendo a esfera política, chegando a ser eleito deputado pelo Estado do Ceará.¹⁸⁵ No Crato, auxiliou na implantação da nova sede Presbiteriana.

De qualquer forma, a chegada dos *bodes*¹⁸⁶ parece ter sido perturbadora, ao menos para família de Dona Julieta, muito embora não tenham sido os confrontos religiosos que apresentaram a narradora a seu futuro marido. Anos depois da instalação da família na cidade realizou-se o casamento de uma das irmãs de João Cortez, chamada Virgínia. Esta mudou-se com seu esposo para a rua da Pedra Lavrada e passou a ser vizinha dos pais da entrevistada, Julieta Oliveira. A proximidade contribuiu para que os dois se conhecessem e, diante da reprovação em relação à união dos parentes, planejassem sua fuga.

“E só podia fugir se fosse de trem por que se fosse de animal era capaz de papai alcançar a gente. Aí João comprou duas passagens e foi aí que ele combinou com um casal amigo nosso pra eles passar lá em casa e me pegar, pra dar uma voltinha mesmo pela cidade com eles. Saí sem roupa nenhuma, ia fugida, aí num dava pra levar nada,né. Escolhi uma roupa que fosse boa, mas que num chamasse muita atenção, porque ninguém podia saber. João tava me esperando no trem.”¹⁸⁷

¹⁸⁴ Entrevista feita com D. Julieta Oliveira em 13 de junho de 2007 às 15:00h, p. 03.

¹⁸⁵ ‘O deputado Nathanael Cortez volta a falar sobre as acusações de O Povo’ – O Ceara, 15 de agosto de 1930, p. 08.

¹⁸⁶ Expressão citada por Dona Julieta para demonstrar como os protestantes eram conhecidos nesta época.

¹⁸⁷ Entrevista feita com D. Julieta Oliveira em 13 de junho de 2007 às 15:00h, p. 02.

Dona Julieta era a única filha mulher entre os oito filhos do casal. Segundo a narradora, ela era bem vigiada posto que seu namoro havia sido proibido pelos pais. Em virtude disso, a saída em direção a estação foi feita bem tarde. A viagem de fuga fora marcada para o trem das onze, ou melhor, para o trem das onze horas e cinco minutos.

“Mas, aí, eu corri numa lojinha que vendia meia. Moça direita, minha fia, num andava sem meia, não. E eu saí sem meia de casa. Aí eu já tava atrasada e os dois me apressando e eu parei no mei ali de onde hoje é a praça do Cristo Rei e calcei as meia. E João já aguniado no trem. E no tempo quem era o maquinista era Ciço Lucena, amigo de João, e ele dizia:

- Ela num vem mais não, home!

E João dizia:

-Ela vem.

E Ciço:

-Mas o trem ta atrasando a saída em quase cinco minuto!

E o trem num atrasava, né. Aí João me avistou, quase morre quando me viu parar pra calçar as meia. Mas deu tempo. E o trem saiu atrasando cinco minuto.”¹⁸⁸

Se antes as fugas de namorados ocorriam em lombos de animais à noite, com a locomotiva estas práticas foram redimensionadas. O trem não atrasava, por isso, Dona Julieta e Seu João tiveram que planejar todos os detalhes para a fuga de acordo com os horários da Estação do Crato. Nisto os dois tiveram que se adaptar às novas disposições da época, procurar um transporte mais rápido que garantisse o sucesso do planejamento. A evasão seria durante o dia, com horário predeterminado, às 11 horas, e um casal de amigos faria os dois se encontrar na Gare da RVC. Mas o trem também teve que se adequar ao convívio com os homens. Neste caso, ele precisou atrasar sua partida em cinco minutos.¹⁸⁹

A máquina férrea fez Julieta Oliveira relembrar uma grande agitação experimentada na sua vida. Por esse fato, suas memórias sobre ele ganham tanta movimentação, o seu corpo estava em movimento também. Uma viagem que mudou sua situação civil, a separou de seus pais, que passaram anos

¹⁸⁸ Entrevista feita com D. Julieta Oliveira em 13 de junho de 2007 às 15:00h, p. 01.

¹⁸⁹ A insistência em comprar meias e calçá-las para a viagem sob a alegação que *moça direita não viajava sem meia* se torna compreensível quando se percebe nos jornais anúncios de algumas lojas com o seguinte texto: Sem meia a senhora não está decente! Compre hoje mesmo um par na loja O GABRIEL' - 'A Senhora não está decente' – O Nordeste, 15 de janeiro de 1937, p. 02.

negando-lhe qualquer comunicação, mudou sua religião e que marcou profundamente suas lembranças, acontecimentos que dão a sua narrativa uma sensação de sobressalto.

A partir da sua fuga, a ferrovia e as viagens de trem passaram a fazer parte significativa da vida de Dona Julieta: seguiram do Crato em direção a cidade de Cedro, onde se casaram, e iam se mudando para cada localidade da ferrovia que precisasse de mão-de-obra. Assim os filhos foram nascendo às margens da Estrada e a vida foi seguindo concomitantemente ao movimento do trem.

O ritmo do trem dizia (ou diz) respeito diretamente ao movimento em virtude de seus deslocamentos. As viagens dividiam-se entre mais curtas e outras mais longas. No caso das últimas, algumas medidas eram tomadas para viabilizar um deslocamento menos sofrido. O percurso entre Fortaleza e Crato, por exemplo, era interrompido na estação da cidade de Baturité para que os passageiros pudessem almoçar nos restaurantes próximos, o que ocorreu até fevereiro do ano de 1926. A partir de então a alimentação passou a ser feita na cidade de Itaúna, segundo Edital da RVC publicado no exemplar do *Diário do Ceará* em 30 de janeiro de 1926.¹⁹⁰ Nas memórias de Raimundo Borges o instante de interrupção para o almoço é também lembrado:

“Depois atrelou-se ao carro do trem o restaurante. E a gente ali mesmo na viagem, não precisava fazer refeições o trem parando, como parava inicialmente em Baturité. Eu me lembro quando eu comecei a estudar em Fortaleza, que a gente chegava perto e o funcionário e o empregado do trem e anunciava que o almoço era em Baturité durante 20 minutos. A gente corria para almoçar. Bom, depois o restaurante veio acabar com essa pressa. A gente comia mesmo no restaurante do trem.”¹⁹¹

O movimento da locomotiva atrelada a carros de passageiros, antes do restaurante, era marcado pela pausa para o almoço. Entretanto, esta parada significava mais um outro tipo de movimento do que propriamente uma inércia. Em um espaço de vinte minutos todos os passageiros tinham que saltar do trem, fazer suas refeições e retornar para a continuidade da viagem. Raimundo Borges recorda que *corria para almoçar*. Uma agitação que dizia respeito a uma pausa, até o momento em que o restaurante *veio acabar com a pressa*. A

¹⁹⁰ Edital - Diário do Ceará, 30 de janeiro de 1926, p. 02.

¹⁹¹ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 03.

pressa acabou junto com as paradas. O almoço, a partir de então, passou a ser feito no interior do trem, fato somente possível porque era uma viagem reta e sem trepidações.

O advogado Gomes de Matos, em retorno de sua viagem ao interior do estado, no início do ano de 1929 através dos trilhos da Baturité, também salientou os benefícios de um carro-restaurante nos trens para amenizar o incômodo sofrido durante as paradas para almoço:

“Será de grande vantagem: o passageiro, a todo momento, quando quiser, só, ou com a sua família, ser servido no próprio comboio, de almoço, jantar, café, leite, fructas, bebidas geladas, etc. O tempo de 25 minutos para uma refeição em Baturité, Itaúna ou Iguatu, porque o medo de perder o trem vale por 10 minutos. Ficam 15 apenas pra ir ao hotel, tomar o repasto e voltar, o que só se faz as pressas, numa atmosphera de impaciencia geral, porque, ao mesmo tempo, correm e gritam os hoteleiros, seus empregados e os passageiros”.¹⁹²

O acréscimo de um vagão especialmente destinado para ser um restaurante foi indicado em outros registros consultados. Ao longo da edição dos *Almanach's do Ceará*¹⁹³ pode-se observar, na sessão dedicada à Rede de Viação Cearense, o itinerário dos trens, seus horários, pernoites e paradas para refeição. Isto até o ano de 1930, pois, no ano seguinte já não foi registrada nenhuma previsão de qualquer interrupção referente a almoço.¹⁹⁴ Nas páginas do *Diario do Ceara*, do mesmo período, esta alusão se faz mais precisa. Uma nota de divulgação dos horários da Estrada de Ferro de Baturité ocupava cotidianamente parte de sua sétima folha. E esta relação trazia juntamente com os horários dos trechos Fortaleza-Crato, a partir do dia 12 de junho de 1930,¹⁹⁵ um aviso sobre a existência de um vagão destinado para restaurante no transporte ferroviário, que dispensava a parada para o almoço.

Outro aspecto peculiar das viagens ferroviárias entre Crato e Fortaleza eram os pernoites. Como se tratava de um trecho relativamente longo (599Km), a viagem era feita em duas etapas. A primeira parte se estendia do Crato a

¹⁹² “O que vae pelo Cariry - ”O Ceara, 9 de janeiro de 1929, p. 04.

¹⁹³ O Almanach do Ceará, segundo o mesmo (1931, p.160), é o *anuario estatistico, administrativo, mercantil, industrial e literário, fundado em 1895. director-proprietario dr. Sophocles Torres Câmara*. As edições do Almanach do Ceará se referem aos principais acontecimentos relacionados ao Estado do Ceará ocorridos no ano imediatamente anterior a sua divulgação.

¹⁹⁴ Almanach do Ceará, 1930, p. 148-149.

¹⁹⁵ ‘Horários para os trens da Estrada de Ferro de Baturité’ - *Diario do Ceara*, 12 de junho de 1930, p. 07.

Senador Pompeu¹⁹⁶ e, a segunda, desta localidade até a capital, alterando-se em 1930 o lugar de pernoite para a cidade de Iguatu.¹⁹⁷ Não apenas as memórias dos narradores, mas os jornais da época¹⁹⁸, como também os *Almanach's*, registraram este tipo de viagem intermediada pelo pernoite.

Huberto Cabral, inclusive, relatou que a excursão feita em dois momentos promovia algumas confusões entre os passageiros na medida em que ocorriam certos enganos. Os viajantes que se dirigiam do Crato a capital, por exemplo, dormiam no mesmo local com os que faziam o percurso contrário. Esta aglomeração por vezes confundia alguns viajantes que entravam no mesmo trem e acabavam voltando para a cidade da qual haviam saído.¹⁹⁹ Como narrou o entrevistado:

“(...) quando havia a baldeação, né. Então todo mundo... baldeação porque o pessoal pernoitava, levava as bagagens para os hotéis e de madrugada vinha tomar o outro trem que vinha de Fortaleza, que vinha pro Crato e vice-versa, né. Muita gente perdia o trem porque entrava no mesmo trem que tinha vindo. E houve até um... (rindo) Tinha um senhor aqui que ele nunca tinha viajado a trem e nessa baldeação ele tomou o mesmo trem que veio e voltou pro Crato. Chegou aqui pensando que era Fortaleza e achando tudo parecido com o Crato (risos).”²⁰⁰

A baldeação, ou o pernoite, fez parte durante anos das viagens de quem fazia o percurso Fortaleza-Crato. Somente na década de 1950, com a implantação do trem expresso para Fortaleza, o pernoite foi descartado para algumas viagens (sobretudo as feitas em dia de domingo). Nestes casos, tratava-se de uma trajetória noturna pelo chamado Sonho Azul. As viagens com ‘baldeação’ continuaram como opção aos passageiros, durante a semana.²⁰¹

¹⁹⁶ Posteriormente o lugar da baldeação passou a ser a cidade de Iguatu.

¹⁹⁷ *Almanach do Ceará*, 1931, p.137. Pode ser percebida esta mudança nos anúncios dos horários da Linha Central no *Diário do Ceará* que em 6 de junho de 1930 (p. 07) indica o pernoite em Senador Pompeu e no dia imediatamente depois (07/06/1930, p. 07) o marca para a cidade de Iguatu.

¹⁹⁸ Entre eles *O Ceará*, *O Nordeste* e o *Diário do Ceará*, especialmente nas seções de anúncios em que podem ser encontradas notas sobre os horários dos trens da Estrada de Ferro de Baturité.

¹⁹⁹ Entrevista feita com Huberto Cabral em 20 de outubro de 2005 às 14:00h, p. 02.

²⁰⁰ Entrevista feita com Huberto Cabral em 20 de outubro de 2005 às 14:00h, p. 01.

²⁰¹ FIGUEIREDO FILHO, José de. & PINHEIRO, Irineu. Op. Cit, p. 52.

O Sonho Azul tratava-se de um trem de luxo para o trecho Fortaleza – Crato. Em seu interior, Francisco Rosa lembrou que havia alguns benefícios que os outros comboios não ofereciam:

“Tinha ar condicionado, tinha música a bordo (...) você podia apertar no botão, eu quero ouvir música tal. Se ouvia dentro do trem. Era todo o conforto. Tinha o carro-restaurante com cerveja, refrigerante e merenda.”²⁰²

Esse trem foi instituído na década de 1960, junto com ele ainda havia o Expresso Cariri, de mesmo destino, o Aza Branca, que seguia para Recife, e o Poti que percorria o trecho Fortaleza - Teresina. Todos eles eram os carros de luxo da Rede de Viação Cearense.

As viagens ferroviárias tinham ainda outro aspecto que foi lembrado durante as narrativas: a discriminação dos passageiros em primeira e segunda classe. Tal prática é evidenciada também nas edições dos *Almanach's* do Ceará, nos quais estavam impressos os valores das passagens para qualquer estação da Estrada de Ferro, em duas colunas. A primeira informa os números referentes à 1ª classe e a outra os de 2ª classe, como fica evidente na tabela abaixo:

²⁰² Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 3-4.

Tarifa de Passagens na Estrada de Ferro de Baturité²⁰³

Estações	1ª Classe		2ª Classe	
	Ida	Ida e Volta	Ida	Ida e Volta
Cedro	37\$600	62\$500	27\$100	44\$700
Paiano	38\$000	63\$400	27\$500	45\$300
O. Branco	38\$900	64\$700	28\$000	46\$500
Baixio	39\$900	66\$800	28\$800	47\$800
P. Adão	40\$900	68\$000	29\$500	49\$100
S. João	41\$400	68\$800	29\$800	49\$800
Cajazeiras	42\$400	70\$400	30\$400	51\$100
Souza	42\$500	70\$600	30\$600	51\$200
Lavras	38\$800	64\$500	27\$300	46\$200
R. Fundo	39\$400	65\$500	28\$400	47\$100
Aurora	40\$000	66\$500	28\$800	47\$500
Ingazeiras	41\$000	68\$000	29\$500	49\$900
M. Velha	42\$100	69\$800	30\$200	50\$600
Joazeiro	43\$100	71\$500	30\$900	52\$000
Crato	43\$600	72\$400	31\$300	52\$600

Fonte: Almanach do Ceará, 1928, p. 113.

Dessa forma, os trens podiam ser os lugares dos passeios, do lazer e da diversão, mas eram também a hora e o local em que as diferenças, ao menos no que diz respeito a poder aquisitivo, eram trazidas à tona. Pelos preços informados na tabela, uma viagem de trem no trecho Fortaleza-Crato (somente ida) na segunda classe superava em 13\$300 a de uma vitrola no ano de 1928.²⁰⁴ Se considerarmos que objetos de natureza tecnológica eram artigos caros no início do século XX, podemos compreender que o trem não era o transporte do pobre, pelo menos nessa época.

Esta situação, de alguma forma, implicava no fato de que se utilizar do transporte ferroviário, ainda que de segunda classe, implicava em uma condição financeira razoável do passageiro. Essa percepção explicaria algumas das tentativas de Alderico Damasceno em indicar a ausência de grandes contrastes entre ambas as classes, no que diz respeito a conforto. Mas o narrador termina por concordar que estar na primeira classe era algo,

²⁰³ Apenas parte do percurso da Linha tronco foi exposta porque é ele já bastante elucidativo para os propósitos do texto. In: *Almanach's do Ceará*, 1928, p. 113.

²⁰⁴ Vritola ou Zon-o-phone, conforme artigo de jornal publicado em FREYRE, Gilberto. *Ordem e Progresso*. Tomo II. 3 Ed. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro – MEC, 1974.

em certa medida, importante. Não pelo estofamento da poltrona, mas pelo status que ela podia conceder. Assim, o entrevistado relatou, com certa ironia em dado momento:

“(...) A diferença não era tão, assim, profunda, né. Porque eu fui de segunda classe, eu fui de primeira. Mas tinha essa divisão de primeira e segunda classe. Era mais barato, né. Estava na razão direta do poder aquisitivo de cada um.

- Eu vou é de primeira classe! (risos)

E tinha caba que, pessoas que comprava passagem de segunda classe e se infiltrava no meio...(risos)

Isabel - Da primeira classe...

Seu Alderico – Isto! (...)²⁰⁵

Por outro lado, Alderico Damasceno em sua narrativa chama atenção para o fato de que sentar-se em poltronas de primeira ou segunda classe nem sempre era consequência direta da posição social e condição financeira do viajante. Por vezes era verificada uma relação inversamente proporcional entre eles. O valor pago a gerência da estação ferroviária não garantia também que o passageiro viajasse na classe indicada na passagem. Este se tratava de um aspecto que podia estar relacionado simplesmente ao grau de ‘esperteza’ de cada indivíduo. Esse era o caso dos que compravam passagem de segunda e se infiltravam no meio da primeira.

Apesar de se tratar de uma anedota, o narrador lembrou o fato de que a rigidez no funcionamento da RVC, principalmente quanto a horários e organização interna, como a divisão em classes, não podia, nem pode ser compreendido como algo extremamente rígido, pelo fato de que, por vezes, ele se apresentava falho. Como ocorreu no ano de 1927, em que as encomendas expedidas nos trens chegavam a demorar cerca de dois meses para ser entregues em seu destino.²⁰⁶

Quanto aos atrasos, o ex-maquinista da Estrada de Ferro de Baturité, ao ser questionado se estes eram freqüentes, alega que “*quase num tinha atraso e nem confusão na entrega. Ó, esse vagão [apontando uma pequena réplica de locomotiva] era o carro do correio, aí vinha as carta, vinha era saco de dinheiro e ninguém mexia*”.²⁰⁷

²⁰⁵ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 09.

²⁰⁶ ‘A Viagem de Inspeção do Dr. Abrahão Leite à Linha tronco da via-ferrea Baturité’ – *O Nordeste*, 23 de dezembro de 1927, p. 04.

²⁰⁷ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 09.

Em contrapartida às palavras de Francisco Rosa, algumas reclamações foram feitas com relação ao trabalho de distribuição de algumas postagens. Em novembro de 1926, as cartas postadas no Correio e que deveriam ser transportadas por via férrea a algumas cidades no sul do estado sofreram negligência na entrega. Segundo nota publicada no jornal *O Ceará*, as cartas foram encontradas abandonadas num compartimento do carro-correio e em seguida levadas à redação do periódico. A partir desta denúncia foi efetuada outra, num sentido inverso. O funcionário do trem chamado a prestar esclarecimentos pede que o denunciante – cuja identidade não é revelada – responda pelos objetos de valor que estariam junto as cartas e desapareceram, entre os quais: colares e relógios de prata e canivetes com cabos do mesmo material.²⁰⁸

Acusações à parte, estes episódios apresentam aspectos do cotidiano das viagens e do funcionamento da ferrovia, os quais permitem a compreensão de como a vida do interior é transformada pela chegada do trem. As cartas que, geralmente, chegavam mais rapidamente aos seus destinos; as encomendas de artigos como relógios, adereços e outros utensílios; o transporte de animais e mercadorias e a chegada e saída de pessoas nas cidades. Tudo modificado pelo trem, mas também partes compositoras de seu funcionamento diário.

O jogo de ritmos e vibrações do trem também se fazia perceber durante as viagens, na agitação da 'tripulação', fosse de famílias que viajavam de mudança de uma cidade para outra ou de casais de namorados que fugiam de suas antigas moradas para iniciar outra vida juntos. Havia toda uma dinâmica em torno do trem e dentro dele, que, da mesma forma, invadia casas, transformava hábitos e costumes, como visto nas narrativas anteriores. Alterava as percepções e promovia uma nova dinâmica na vida social, pois juntamente com as bagagens dos passageiros vinham outros itens, produtos como revistas e jornais, conforme a narração de Huberto Cabral:

“(...) E todo dia de trem o pessoal ia de onze horas à estação, ia esperar o pessoal que vinha de Fortaleza, também os jornais, O

²⁰⁸ A lista dos objetos que teriam desaparecido é divulgada logo em seguida à notícia constando também os nomes dos respectivos donos. ‘O caso das cartas abandonadas no trem’ – *O Ceará*, 14 de novembro de 1926, p. 14.

Povo, O Correio, vinha de trem os jornais. Ora, aí todo mundo comprava jornal. Do dia anterior, né. Ainda era novidade aqui.”²⁰⁹

Segundo Figueiredo Filho, os jornais que alcançavam a cidade do Crato chegavam duas vezes por semana “em costas de burros”.²¹⁰ Assim, o trem surge, à primeira vista, como condutor do progresso, pois trazia, numa frequência diária, tudo o que existia na capital: novos artefatos, roupas, calçados, revistas, jornais, tudo que havia de novo, moderno. Ele próprio representava uma modernidade até então não conhecida na região, bem como permitia uma maior aproximação entre o interior e o litoral à medida que era um transporte que imprimia em seu passo uma velocidade inédita.

No entanto, o mesmo trem que levava o progresso para o interior cearense, que trazia diariamente os jornais que noticiavam os acontecimentos mais importantes da capital e do mundo, deixava perceber o atraso da cidade: as notícias eram lidas com um dia de retardo. Fato que parecia não incomodar aos leitores, talvez porque, naquele momento, o transporte ferroviário era compreendido como ícone de avanço tecnológico, parecendo compensar qualquer atraso na leitura.

Mas a velocidade do trem também era posta em xeque nesse momento, pois demonstrava não só o atraso da cidade, mas também o dele próprio já que era o responsável pela entrega do jornal um dia após sua edição. Paradoxalmente, a máquina ferroviária ao mesmo tempo em que era pressa, velocidade, era também lentidão.

A alusão aos periódicos transportados pela Rede de Viação Cearense é significativa neste estudo, pois, os conflitos em torno da máquina ferroviária pareciam ganhar tom especial nas páginas dos jornais editados no estado. Se observarmos os anúncios de editais, acidentes, greves, disputas, enfim, toda uma série de acontecimentos relacionados à via férrea, ou mesmo os que se referem aos diretores e administradores dos trilhos, pode-se perceber um encadeamento dessas notícias que ganhavam espaço e ‘vida’ própria. Assim, o movimento do trem alcançava os noticiários movimentando-os aos toques de

²⁰⁹ Entrevista feita com Huberto Cabral em 20 de outubro de 2005 às 14:00h, p. 03.

²¹⁰ FIGUEIREDO FILHO, José de. Meu mundo é uma farmácia. Fortaleza: Casa José de Alencar. 2 Ed, 1996, p. 20.

seus ritmos. Criando, também, um novo movimento, o do trem nas páginas dos jornais.

A agitação expressa nas notas jornalísticas era mais acalorada quando a questão envolvia qualquer disputa entre os periódicos *O Nordeste* e *O Ceará*. Tais desavenças não se restringiam apenas a ferrovia, mas esta aparentava ter uma atenção um pouco maior em relação aos demais temas de anúncios.

Uma desavença em torno do trem, envolvendo tais periódicos, ocorreu quando da inauguração das estações do Crato e Juazeiro do Norte.²¹¹ A polêmica foi iniciada quando o jornal *O Nordeste* publicou em suas páginas de 8 de novembro de 1926, o seguinte telegrama:

“Aurora, 7 - Hontem o trem que conduzia a comitiva para a inauguração das estações de Joaseiro e Crato, passou por esta villa levando homens despidos. O facto horrorizou a população, por constituir um desrespeito ás famílias. Aurora protesta contra semelhante miséria”.²¹²

As outras notícias em torno desta acusação foram publicadas nas páginas do jornal *O Ceará*. Os passageiros da caravana, indignados com o telegrama veiculado pelo periódico *O Nordeste*, se dirigiram imediatamente ao jornal rival para que desmentisse as acusações que lhes haviam feito. O periódico *O Ceará* registrou em seu fascículo de 11 de novembro de 1926 que os viajantes enviaram um protesto constando a assinatura de quase todos eles. Afirmando que a razão da ‘invencionice foi ter sido o correspondente impedido de viajar no trem inaugural’.²¹³

O correspondente do jornal católico, Padre Vicente Bezerra, e autor do referido telegrama, assegurou em nota do dia 15 do mesmo mês e ano, que sentia-se tranqüilo em ter censurado a nudez da caravana e que somente teve conhecimento do fato porque os ‘carro-leitos passaram abertos e pessoa nenhuma teve a má educação de bisbilhotar’.²¹⁴

Mais uma vez se percebe o trem como o condutor do progresso, pois ia inaugurar as estações de duas importantes cidades no interior cearense, mas

²¹¹ Esta, contudo, não é a primeira ocorrência de debates entre eles. Pois, muitas outras disputas podem ser facilmente observadas numa leitura rápida dos mesmos.

²¹² *O Nordeste*, 8 de novembro de 1926, p. 02.

²¹³ Protesto dos passageiros do trem inaugural do Crato e Joaseiro – *O Ceará*, 11 de novembro de 1926, p. 03.

²¹⁴ “O correspondente do Nordeste é o Padre Vicente Bezerra” – *O Ceara*, 15 de novembro de 1926, p. 04.

também como mensageiro do que não condiz com alguns valores e por isso causou espanto. O fato da caravana supostamente estar trajada com vestes corriqueiras (calças e blusas de meia) provavelmente tenha sua explicação em estarem fazendo uma viagem que duraria cerca de vinte e quatro horas. No entanto, a atitude assustou Padre Vicente Bezerra; afinal, para ele, o trem do progresso levava também o desrespeito a ordem do Cariri. O sacerdote reagiu energeticamente escrevendo para o jornal *O Nordeste* o telegrama que iniciou toda a polêmica e o seu desenrolar movimentou algumas páginas dos jornais e, por hora, movimenta estas linhas.

Entretanto, não somente os periódicos *O Nordeste* e *O Ceará*, mas também vinham nos trens que percorriam a Estrada de Ferro de Baturité o *Jornal do Comércio*, *Correio do Ceará*, *Diário do Ceará*, *O Povo* e a *Gazeta de Notícias*. Todos tinham seu transporte até a cidade do Crato realizado pela firma Roriz & Urbano, dissolvida em junho de 1928, como relatou o redator do periódico *O Ceara*.²¹⁵

Paralelamente à dissolução de Urbano & Roriz, alegada como amigável no referido periódico, ocorreram outros impasses na venda de jornais. Um deles foi o cancelamento, meses antes da divulgação destas notícias, pelo Ministério da Viação, do desconto de 75% no valor da passagem do encarregado de tal serviço. Aliado a esse fato, o preço da viagem havia sido duplicado, o que certamente acarretava um ônus significativo nos devidos fretes.

Em nota publicada no jornal *O Ceara*²¹⁶ é possível perceber que os responsáveis por este periódico uniram-se aos editores do periódico *O Povo* e *Jornal do Comércio*, numa tentativa de solucionar tais problemas. A solução encontrada foi a contratação de um agente que ficasse encarregado de fazer a distribuição dos referidos fascículos ao longo da Estrada de Ferro de Baturité.

Já a versão narrada pelos redatores do jornal *O Nordeste* apresenta algumas diferenças da apontada anteriormente. Na notícia alega-se que

“Tendo o encarregamento da venda de jornais nos trens da Baturité entregue esse serviço a pessoas que não levavam todos os jornais da capital excluindo ‘O Nordeste’, o ‘Correio do Ceará’, o ‘Diário do Ceará’

²¹⁵ ‘A venda do Ceará no interior do Estado’ - *O Ceara*, 29 de junho de 1928, p. 04.

²¹⁶ Idem Ibidem.

e a 'Gazeta de Noticias', procurando assim prejudicar a leitura dessas folhas em benefício das três outras existentes no nosso meio, resolvemos, igualmente, mandar vendedores da nossa confiança, fazer a venda de todos os jornais da terra, excepto 'O Ceará', nos trens da Baturité e ao preço de 300 réis. (...) Os nossos vendedores, compram passagem de 2^a classe e fazem o percurso até o Crato."²¹⁷

Com impasses ou não, o trem deslocava acontecimentos, informações, à medida que o transporte de periódicos para outros locais informa sobre disputas, conflitos, eventos corriqueiros, acidentes, entre outros. Neste caso ele era palco de conflitos entre os jornais *O Ceara* e *O Nordeste*. A querela entre ambos, todavia, não se restringiu apenas ao cancelamento temporário na distribuição dos seus periódicos pelo interior. Na nota do dia 22 de agosto de 1928, vinculada nas páginas do jornal *O Ceara*, pode-se perceber a continuidade da discussão.

“(...) verificou a gerencia do O Ceará que em consequencia da grande venda deste jornal no interior, poderíamos proseguir sosinhos (sic) na remessa do nosso matutino (...) Não obstante essas despesas serem feitas exclusivamente pela gerencia deste orgam, jamais fizemos questão de que o vendedor do O Ceará conduzisse e vendêssem os demais jornaes publicados em Fortaleza, pois estamos certos de que nenhum delles, de per si ou mesmo em conjunto, poderia arcar com a despesa diária de 67\$103, que é a quanto se elevam os gastos feitos com aquisição de passagem e ordenado do viajante vendendor de jornal”. [E ainda] “Ultimamente, por diversas vezes, tivemos de solucionar, sozinhos, junto a chefia do tráfego da R.V.C., pequenos incidentes entre conductores dos trens e vendedores de jornaes. Entre esses incidentes, avultava sempre o de os vendedores de jornaes prejudicarem os serviços dos conductores com a venda de bilhetes, de santos, baralhos, terços, rifas, escapulários etc., etc.”²¹⁸

Assim, como o trem levava as notícias pelos jornais que conduzia em suas viagens, também era responsável por instantes de vivência coletiva entre os passageiros, funcionários ou não. Neste ponto, o redator se demora em sugerir um conflito entre condutores ferroviários e alguns vendedores que, se considerados os artigos comercializados, estavam ligados ao periódico rival. Esse impasse, no entanto, permite a observação de aspectos que envolvem as viagens de trem, como a compra e venda de produtos.

²¹⁷ 'A venda de jornais nos trens da Baturité' – *O Nordeste*, 1º de agosto de 1928, p. 03.

²¹⁸ 'A venda de jornais á margem de Baturité: Explicação a que fomos obrigados' - *O Ceara*, 22 de julho de 1928, p. 15.

A comercialização itinerante de pequenos artigos no interior do Ceará era uma prática comum, sobretudo durante o século XIX e início do XX. Segundo George Gardner, “é grande o número de pessoas que correm o interior, de casa em casa, vendendo mercadorias européias ou trocando-as por gado ou cavalos”.²¹⁹ Com a chegada do trem, o abastecimento e, conseqüente, desenvolvimento do comércio citadino, esses vendedores itinerantes provavelmente foram prejudicados – dado que a difícil importação de produtos e nenhuma concorrência anterior ao trem valorizava os artigos que chegavam. Isso, contudo, não significa a extinção desta modalidade de compra e venda, pois, ao que parece, com a máquina ferroviária esse tipo de comércio adquire um novo espaço de existência.

Havia também nos transportes ferroviários agentes que adiantavam aos passageiros a hospedagem no Crato. A Pensão Hermes, em anúncios no jornal *O Ceara*, publicava: “PENSÃO HERMES de Maria da Soledade Hermes – Preços módicos e agentes diários nos trens.”²²⁰ Indícios demonstrativos de que as viagens eram também horas de diversão, de fazer compras e reservas e interagir com outras pessoas. Lindemberg de Aquino conta como eram animadas as viagens embaladas por sambas e batuques nos vagões do trem.

“Era um trem mais pobre e as instalações eram muito pobres e sofridas, banheiro muito sofrido. E bancos desconfortáveis. Mas as famílias improvisavam quando viajavam, grupos de estudantes, o povo em geral se cercava de uma alimentação especial que levavam de casa em cestas e balaios e sacolas. (...) Apesar do incômodo e da poeira era uma viagem muito alegre porque, geralmente, viajavam muitos conhecidos e havia seresta mesmo e havia roda de samba, **havia tudo dentro do trem.**”²²¹

Não se tratava, segundo o narrador, de um transporte confortável, tanto que ele passa a discriminar todos os incômodos de que se recordava: instalações pobres e sofridas, poeira, etc. Da mesma forma apontou o advogado Gomes de Matos em entrevista ao jornal *O Ceara*:

“Uma viagem, porém, daqui ao fim da Linha, em dois dias, ou a qualquer estação intermediária, torna-se demasiado enfadonha e

²¹⁹ GARDNER, George. Viagem ao interior do Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975, p. 93.

²²⁰ ‘Pensão Hermes’ - *O Ceará*, 27 de outubro de 1928.

²²¹ Entrevista feita com João Lindemberg em 25 de fevereiro de 2006 às 14:00h, p. 02. (grifo meu).

encomoda por varios motivos: pelo calor ou pela chuva, pela poeira que invade os carros e faz imundos os passageiros (...).²²²

Mas não é esse fator que parece importar na narrativa de Lindemberg de Aquino. Pelo contrário, eram momentos divertidos, de lazer, de verdadeiros picnic's tirados de cestas e balaios, de encontros e reencontros amigáveis, amorosos ou conflitivos, que dependendo das pessoas que ali se encontravam podiam até mesmo gerar serestas e rodas de samba. Uma feira, com todas as suas opções de compra e venda, de passeios, de momentos de prosas com velhos e novos amigos, uma festa completa, afinal, 'havia tudo dentro do trem'.

Os jornais, que são também veículos de uma memória oficial, registram algumas excursões e viagens de trens. Notícias que apesar de não pretenderem de forma direta, terminam por apresentar diversos aspectos da máquina ferroviária e suas viagens. Dentre elas há uma que noticia a chegada de 16 'loucos' enviados da cidade de Juazeiro do Norte e Iguatu para serem internados no Asilo de Alienados em Porangaba - Fortaleza.²²³

Somente o fato de tal ocorrência ter inspirado uma nota jornalística já indica que se tratava de uma situação incomum, inclusive pelo número de 'loucos' transportados. Dificilmente estes homens poderiam ser transportados, neste período, do Sul do Estado para Fortaleza por outra via que não a Estrada de Ferro, posto que, a própria condição dos pacientes tornava impossível uma viagem de vários dias sobre animais. Por outro lado, a notícia sugere como a máquina ferroviária era compreendida pelos seus espectadores: a garantia de uma disciplina, já que retirava da região aquilo que incomodava e, de alguma forma, a desorganizava. Como também, podia representar a esperança das famílias na cura dos pacientes que enviavam a hospitais especializados no trato da enfermidade.

O trem era uma forma de organizar o interior cearense, extrair de seu meio aquilo que o desestruturava, mas também funcionava como um acesso mais rápido e massivo para contenção de qualquer tipo de rebelião ou revolta que pudesse ameaçar a ordem estabelecida – ou os próprios poderes públicos. Em maio de 1937, o jornal *O Nordeste* veicula entre as demais notícias um

²²² “O que vae pelo Cariry” – *O Ceara*, 9 de janeiro de 1929, p. 04.

²²³ “Chegaram hontem 16 loucos do interior do Estado” – *O Nordeste*, 30 de agosto de 1935, p. 08.

embate entre remanescentes ‘fanáticos do Caldeirão’²²⁴ e algumas autoridades militares. A notícia – de cunho sensacionalista – atesta que, num primeiro conflito, faleceram um capitão, um sargento (outros dois ficaram feridos), um cabo e um soldado, fato que teria indignado as autoridades do Exército e provocado uma reação enérgica. Segundo o jornal, foram transportados num trem especial ‘cem praças da força publica, com um pelotão de metralhadoras’ para o local do conflito, além de três aviões do exército.²²⁵

De toda forma, a pretensão de ter no Crato uma cidade que pudesse ser entendida como civilizada não permitia que no município existisse qualquer prática considerada fanática, sobretudo pelo desprezo que a ‘elite intelectual’ cratense sentia pelos seguidores do Padre Cícero e a religiosidade praticada em Juazeiro do Norte.

Assim, o transporte férreo era inaugurador no interior do Ceará de um novo momento que influenciava inclusive na organização do espaço e comportamento dos habitantes da *hinterlândia*. Conforme visto, sua utilização neste espaço visava também uma ordem e dependia integralmente do funcionamento ordenado da engrenagem ferroviária, desde sua máquina, horários de partidas e chegadas, ao trabalho sistemático dos funcionários.

Em se tratando dos últimos, sua participação era fundamental para a manutenção da ordem nos trilhos e fora deles. Cada funcionário do trem tinha sua função durante os percursos e não podiam abandoná-las sem comprometer, de alguma forma, a viagem.

Francisco Rosa ao narrar os anos em que trabalhou como maquinista na RVC destacou como era rígido o funcionamento da Rede e da máquina ferroviária. Segundo este entrevistado, “*Tudo era controlado*”. A começar pelos horários. Este antigo trabalhador férreo lembrou que administração e passageiros cobravam dos funcionários do trem, sobretudo o maquinista, a execução de seus serviços nas horas preestabelecidas.

²²⁴ Sobre o Caldeirão ver mais em: RAMOS, Francisco Régis Lopes.

²²⁵ Parte dos remanescentes do Caldeirão foi morta no segundo embate e outra dispersa. A situação do primeiro grupo não parecia inspirar qualquer idéia de massacre. Nenhuma contagem do número de remanescentes falecidos foi divulgada nas páginas do jornal católico. A tragédia anunciada na manchete que antecedia a notícia dizia respeito aos oficiais militares ‘assassinados’ pelo grupo de ‘fanáticos’. ‘Graves acontecimentos no Cariri’ – *O Nordeste*, 11 de maio de 1937, 01.

“Tinha passageiro que sabia o percurso do trem. Se você fosse atrasado, chegasse atrasado, ele dizia:

- Tá atrasado cinco minutos.

Quando eu trabalhava naquela época, era porque o maquinista era arigó. O maquinista era arigó pra tracionar o trem, né. Era, como se diz, a expressão dos passageiro. Quando era eu, não.

- Ah, esse é um maquinista.

Eles conheciam os maquinista. (...) Tinha cruzamento, as vezes tinha cruzamento de um trem com outro, demorava 15 minutos, meia hora, dependendo do percurso, do trecho, e o tipo do trem, né. (...) Mas tinha o horário do trem, tinha que fazer na hora certa.”²²⁶

Trabalhadores tinham que adequar ao ritmo dos relógios não apenas seus corpos, mas operar diferentes máquinas – leves e pesadas – de uma maneira que obedecessem aos mesmos horários. Tinham que exercer suas funções de maneira controlada para o trem não apresentar nenhum movimento brusco.

Ao maquinista ficava a responsabilidade de conduzir a máquina sem qualquer sobressalto, exercício que ficou ainda mais delicado com o acréscimo do carro refeitório. O trem, a partir de então, deveria funcionar de forma tal que não causasse nenhum dano aos novos objetos. Conforme o ex-maquinista Francisco Rosa,

“Tinha um problema pro maquinista. Porque o passageiro ia tomar sua cervejinha e o copo em cima da mesa. A gente tinha que, se derrubasse um copo daquele ou a garrafa você ia responder por ele. (...) Ia responder porque foi aquela plenagem brusca que ocasionou o derramamento da bebida na mesa. Parava, saía e o copo continuava em cima da mesa, nem se mexia.”²²⁷

Os movimentos do condutor do trem redundavam nos da máquina. Seu corpo se conformava às engrenagens férreas a fim de produzir seu movimento numa velocidade adequada para cumprir horários e manter a ordem no interior do transporte. Mas não competia somente a este funcionário os encargos nas viagens do trem. Na prática de suas funções, suas responsabilidades eram divididas com os outros trabalhadores que tinham o dever de ajudar na organização interna e estar atentos aos elementos externos.

Os jornais registraram, no entanto, um caso em que as funções de alguns trabalhadores ferroviários foram abandonadas. Segundo o redator do

²²⁶ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 4-5.

²²⁷ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 04.

artigo, o foguista Francisco Carlos alimentava a caldeira com lenha na locomotiva que tinha como destino a cidade de Riacho da Sella, interior cearense. Antonio Severino, maquinista da mesma composição, iniciou uma discussão com o primeiro em virtude de um pedaço de lenha (ao que tudo indica, os dois eram antigos desafetos), que se desenvolveu para uma luta, na qual o maquinista ameaça o foguista com uma faca. Para escapar de seu agressor, Francisco Carlos joga-se do trem. Ao passo que,

“Severino, de certo, não se lembrando de que era o maquinista do comboio alludido, não teve duvidas: imitou o foguista, saltando, igualmente (...) A maquina correu seis kilometros, indo parar para além da estação, graças á acção do guarda-freios, não se registrando nenhum acidente”.²²⁸

O movimento do trem dependia também de uma ordem que controlasse seus movimentos, nesse caso, os corpos dos funcionários deveriam estar e trabalhar em ressonância com a máquina. Nos jornais, a desorganização destes homens e funções era traduzida em manchetes sensacionalistas que divulgavam acidentes e mortes envolvendo o trem e seus passageiros.²²⁹ Todavia, as notas publicadas nos periódicos se tornam fundamentais para a compreensão das memórias narradas. Permitem perceber como a imagem do trem foi sendo construída ao longo dos anos e das páginas periódicas, para os que viveram aqueles acontecimentos e se dispuseram a narrá-los.

A máquina ferroviária adquiria movimento nas páginas dos jornais, como nas narrações orais. Em todas elas o trem parece adquirir significado a partir de sua capacidade de deslocamento. Um ritmo que se manifestava nas lembranças relatadas, mas também num movimentar do corpo. Recordar o trem, nestes termos pressupõe oscilação. No entanto, o movimento do trem não é percebido somente no período em que ele se deslocava de um lado para outro dos trilhos. Por vezes, seu ritmo ultrapassava os momentos das viagens, tanto que, estacionado, parecia ganhar novas velocidades.

²²⁸ ‘Briga em um trem’ – O Nordeste, 3 de outubro de 1933, p. 01.

²²⁹ Não interessa neste momento o estudo aprofundado deste tema, será, no entanto, assunto de análises posteriores.

2.2 - O trem parado movimentava a cidade

O trem seguia seu movimento, estação a estação, do Crato para Juazeiro, em seguida para Missão Velha, Ingazeiras, Aurora e assim até a estação Central, em Fortaleza. Era um movimento que encantava, tanto que as memórias insistem em lembrá-lo em meio a viagens, num vaivém incansável. Os mesmos trilhos eram diariamente percorridos, as mesmas gares eram cotidianamente visitadas pelos comboios da Rede de Viação Cearense. E rotineiramente a máquina ferroviária tinha espectadores nas plataformas esperando por sua passagem.

O movimento do trem era composto também por pausas, grandes ou pequenas. Em cada estação uma demora e, ao completar a sua jornada, a parada final. Nesse instante o movimento ultrapassava a máquina e invadia a cidade juntamente com os passageiros, bagagens e cargas. O trem na estação era o começo de um novo ritmo que se originava em torno dela própria, nas casas, nos costumes, na vida, nos sonhos.

A primeira vez que a máquina férrea parou na plataforma ferroviária do Crato foi no dia 8 de novembro de 1926. Antonio Batista,²³⁰ que na época contava oito anos de idade, foi levado ao mais novo prédio da cidade para assistir ao evento. Ao chegar à estação, subiu em um barreiro próximo com um grupo de amigos a fim de ver melhor o que iria acontecer.

“(…) quando o trem chegou pela primeira vez no Crato, né. Vinha cheio de autoridades, muita gente. E no carro da frente era todo enfeitado, assim como nas renovações que eles fazem. Era pra botar as pessoas, autoridades junto ao Pade Ciço. Foi a primeira vez que eu vi o Pade Ciço. O trem foi recebido naquela época com muita festa, com muitos fogos, com uma orquestra, com muita música. E as autoridades do Crato foram todas receber e o povo, que nunca tinha visto o trem aqui, né.”²³¹

Os eventos religiosos são comuns no interior do Estado. Os mais antigos tinham a capacidade de movimentar toda a cidade.²³² Geralmente, entre essas realizações havia as procissões, que consistiam em grandes cortejos nos quais eram carregados, sobre os ombros de alguns, andores com imagens de santos

²³⁰ Nascido na cidade do Crato no ano de 1918, Antonio Batista assistiu à chegada do primeiro trem na Gare cratense.

²³¹ Entrevista feita com Seu Antonio em 4 de novembro de 2006 às 17:00h, p. 01.

²³² Ver mais em: ALEMÃO, Francisco Freire. Op. Cit, p. 39.

católicos fartamente adornados com flores, enfeites e velas acesas. É esta a imagem que Antonio Batista relaciona ao primeiro trem, numa divinização da máquina ferroviária. O trem ‘enfeitado’ era o andor que carregava o santo, Padre Cícero, a deslizar em meio a uma multidão de espectadores.

A narração do encontro com algo desconhecido é sempre complexa à medida que esse exercício consiste numa tentativa de explicar o objeto observado a partir daquilo que é conhecido.²³³ Assim, Antonio Batista relacionou a visão das autoridades públicas cidadinas e eclesiásticas vindo até a estação sobre uma grande máquina que fumegava, com elementos dos eventos religiosos. Como se imputasse a ambas a relação com o sobrenatural, somente nesta medida poderia compreender o desconhecido, nesse caso, o trem.

Geraldo Maia também esteve presente a esse acontecimento. O significado do evento para o narrador já começa a ser percebido quando ele, ao ser inquirido, se lembrava da época em que havia tráfego férreo no Crato. Comentou orgulhoso: ‘Eu vi o trem chegar!’. Quando de sua entrevista ele iniciou seu enredo de forma semelhante a Antonio Batista, assegurando uma grande movimentação de pessoas em torno da plataforma a ser inaugurada.

“Quem trouxe o trem pro Crato foi Francisco Sá, tanto que aquela praça ali que chama Cristo Rei se chama Francisco Sá, em homenagem a ele. Em 1926 o primeiro trem que chegou aqui vinha com o Pade Ciço, o Pade Ciço na frente, na frente, né, e o retrato de Pade Ciço. O trem nesse tempo era puxado era a vapor, aí quando foi que o trem chegou, né, a estação cheia de gente, muita gente e o retrato do Pade Ciço aí tinha um camarada aqui que... era um camarada meio adoidado, mas que tinha muita fé no Pade Ciço. Ele viu um retrato do Pade Ciço assim mesmo perto da caldeira, era puxado a fogo e água, né, e o camarada viu o retrato do Pade Ciço, aí o camarada chegou ‘ai meu Pade Cico’, foi beijar e queimou os beijo, os lábio tudim. (risos)”²³⁴

Apesar de iniciar a narrativa do seu enredo sobre o trem tentando contar uma história de nomes e fatos, o que faz ao referir o então Ministro da Viação o Sr. Francisco Sá como o responsável pela presença da ferrovia no Crato, logo Geraldo Maia abandonou este percurso para seguir outra trajetória, a história de “um camarada meio adoidado, mas que tinha muita fé no Pade Ciço” que

²³³ Por vezes este exercício provoca – à medida que cria relações impossíveis em outros momentos – impressões do desconhecido como algo ainda mais estranho.

²³⁴ Entrevista feita com o Geraldo Maia em 26 de setembro de 2005 às 14:00h, p. 01.

teve os lábios queimados ao beijar a locomotiva. Narrativa essa que encontra eco nas palavras de Vicência Agostinho que também assistiu a primeira chegada do trem na plataforma do Crato. Segundo a narradora:

“Quando foi inaugurar o trem, o trem chegou aqui dia 11 de novembro de 26, eu tinha nove anos e meu irmãozinho tinha oito e a irmãzinha tinha seis meses. (...) A minha avó, minha vó mãe de meu pai, trouxe nós pra olhar a chegada do trem, a Maria Fumaça. Ah, mas ele veio, o trem veio só com uma prancha, num veio o trem todo não, só uma prancha com os empregado. Às cinco horas da tarde, foi uma festa grande. Mas minha vó, era muito neto, ela ficou com nós em cima de uma barreira, porque era o povo tudo frechando pra cima da máquina pra beijar, um beijou e queimou o bico. (...) Aí quando o povo frecharam o maquinista coisou um negócio assim, saiu assim como uma fumaça, pro povo fastar, o povo fastaram tudim”.²³⁵

O ato de uma pessoa (ou um *doido*) beijar o trem e ter os lábios queimados não se trata de um acontecimento relacionado exclusivamente à chegada do trem no Crato. No Juazeiro, conforme Walter Bezerra, se processou ocorrido semelhante com uma mulher também considerada louca.²³⁶ Outras versões desta história se repetem nas cidades às margens dos trilhos, o que a faz, de certa maneira, lendária. Por outro lado, a alegoria se torna interessante porque é capaz de demonstrar como todos aqueles acontecimentos eram novos para a cidade e seu povo. O trem parado na plataforma dava a todos uma falsa impressão de inércia. Mas seu movimento já transformava a cidade que se convulsionava a seu redor, deixando marcas nos lábios de uns e na memória de outros.

As memórias citadas têm em comum a alusão a considerável quantidade de pessoas que esperavam a primeira locomotiva chegar à cidade. Presença que os jornais editados no período confirmam. Em nota enviada pelo correspondente do *Diário do Ceara*, o redator afirmou que houve “assistência entusiástica das populações daquela região que viam realizadas as suas mais fagueiras esperanças com a conclusão dos trabalhos do prolongamento”.²³⁷

Esta grande afluência de pessoas a estação ferroviária não foi unicamente provocada pela ‘magia do trem’. Ou seja, pela idéia de que o progresso alcançava o local através dos trilhos e o desenvolvimento econômico

²³⁵ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 1-2.

²³⁶ BARBOSA, Walter Menezes. Op. Cit. p. 81.

²³⁷ “Inauguração no Crato” – Diário do Ceara, 11 de novembro de 1926, p. 02.

traria a todos uma era de prosperidade. Pelo contrário, uma nota veiculada pelo jornal *Diário do Ceará* em 1º de julho de 1926 sobre o lançamento da pedra fundamental da estação do Crato indica que as pessoas daquela localidade estavam bem informadas sobre a importância do trem para a cidade. Conforme indica a transcrição do panfleto-convite distribuído entre os cratenses em tal solenidade de lançamento,

“As associações de classes desta cidade – Associação Agrícola Commercial do Cariry, Associação dos Empregados do Commercio e União Artística Beneficente – interpretando o sentir do generoso povo cratense, resolveram solenizar o lançamento da pedra fundamental da estação ferroviária desta cidade, pelo que convidam, TODA POPULAÇÃO, SEM DISTINÇÃO DE CLASSES E CREDOS POLITICOS, para assistir e emprestar imponência ao auspicioso acontecimento, que se effectuará no dia 29 do corrente (sabbado) ás 15 horas no lugar escolhido para a ereção do prédio em apreço”.²³⁸

Mas também era garantido pela significativa quantidade de pessoas de outras regiões, vilas e municípios que estavam na cidade para participar da feira semanal, segundo Figueiredo Filho²³⁹, ocorrida paralelo à chegada do primeiro trem.

Com a chegada da ferrovia e o início do funcionamento do transporte férreo, se observa na cidade uma nova dinâmica que revoluciona não apenas as viagens, mas inventa e reinventa uma série de costumes, hábitos e novas percepções. Assim, o ritmo cadenciado produzido pela máquina não cessa quando o trem chega à estação, mas inaugura e impulsiona todo um jogo de ritmos na cidade e na população.²⁴⁰

O trem é uma das primeiras máquinas que apresenta um rumor diferente, sobretudo no interior do Estado, e que rapidamente foi identificado como algo que traduzia o progresso. Permitindo uma sinfonia nova, ainda que inicialmente confusa, mas que pouco a pouco passa a compor o cotidiano

²³⁸ “Pedra Fundamental da estação do Crato” – *Diário do Ceará*, 1º de julho de 1926, p. 04.

²³⁹ FIGUEREDO FILHO. Op. Cit, p. 95.

²⁴⁰ Entretanto, não se pode supor que a cidade do Crato, antes do trânsito ferroviário, era um lugar sem nenhum movimento e que o trem vai lhe proporcionar uma vibração inédita. A cidade já possuía um ritmo antes dele, mas é sensivelmente alterado em 1926, experimentando e originando, sobretudo pela junção dos movimentos ferroviários e citadinos, outras vibrações e pausas. Um ritmo que não é feito só de sons, mas também de movimentos e de novas percepções.

social urbano,²⁴¹ posto que, segundo Antonio Luiz, essa *“presumida torrente de mudanças foi empreendida com o signo do moderno, influenciando o próprio modo pelo qual os cidadãos lidavam com o espaço urbano em suas rotinas diárias”*.²⁴²

O movimento na plataforma da estação cratense é uma das primeiras modificações rítmicas observadas na cidade a partir da chegada da ferrovia. Segundo a narradora cratense, *“o trem vinha apitando desde o corte, desde a boca do corte, aquele apito mais penoso do mundo, aí o povo curria pra estação pra ir olhar”*.²⁴³ A Gare ferroviária cratense era, então, tomada por muitas pessoas e, ainda conforme Vicência Agostinho, *“Ficava assim de gente [batendo as duas mãos fechadas], tudo esperando a chegada do trem. Mas, a gente com a avó, porque era criança e tinham medo de frechar pra cima do trem. Quando o trem chegava, o povo ia s’embora, aí ela trazia a gente pra casa”*.²⁴⁴

A plataforma cratense era, dessa maneira, periodicamente abarrotada de pessoas, pois, conforme Irineu Pinheiro, na década de 1950, *“trens de passageiros ligam Crato à Fortaleza, às quartas, sextas e domingos. Na segunda, há composição que chega para a feira, vinda de Patos na Paraíba e volta no mesmo dia. Ainda há o expresso de Domingo e o Misto entre a capital do Estado e esta cidade”*.²⁴⁵

Esta movimentação de trens e passageiros nessa plataforma cratense era assegurada, segundo o ex-maquinista Francisco Rosa, pelo grande número de pessoas que embarcavam nas máquinas que percorriam o trecho. Segundo este narrador, por volta de 1960:

“Porque daqui tinha um trem, o PS – 1, fazia Fortaleza a Crato, às sexta-feira. O pessoal ia fazer, passar o final de semana no interior. Eram 10 carros de passageiros e, as vezes, tinha ocasião que a gente tinha que colocar mais dois carros, porque era gente demais. Num dava mais, a capacidade era 48 passageiros sentados e 40 em pé. Mas tinha época do ano, férias estas coisa, que tinha que botar mais dois carros. E é porque na sexta-feira saía um pela manhã pro

²⁴¹ Cf: SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo e. *Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950)*. Fortaleza: Museu do Ceará/ Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006.

²⁴² SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo. Op. Cit. p. 31.

²⁴³ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 02.

²⁴⁴ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 01.

²⁴⁵ FIGUEIREDO FILHO, J. de & PINHEIRO, Irineu. *A Cidade do Crato*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1953, p. 52.

Crato também. Saía o PS – 5 pro Crato e o PS – 1. Nas segunda-feira tinha pro Crato o PS – 5 (...).²⁴⁶

Cada trem que aportava na estação férrea tinha sua permanência nela relacionada a sua função. Trens cargueiros, segundo este narrador, demoravam mais tempo nas plataformas em virtude do carregamento e descarregamento de encomendas e cargas, o que faziam em cerca de 40 minutos a uma hora. Os transportes férreos que traziam passageiros tinham suas paradas abreviadas na estação, “*duravam no máximo 25 minutos.*”²⁴⁷ Assim, dependendo do trem que estacionava na estação, os espectadores tinham mais ou menos tempo para ver o comboio férreo parado e observar quem chegava e quem saía da cidade.

A estação de Crato, que após a chegada de um trem, era invadida por um aglomerado de pessoas que iam e viam de acordo com seu interesse no local – passageiro, empregado, mero espectador, etc – tinha seu movimento intensificado em dias de segunda-feira, em virtude da feira semanal que se estendia da estação, e seus arredores, pelas principais ruas da cidade. Nestes momentos, Joana Correia²⁴⁸ montava uma ‘*banquinha*’, junto da plataforma, onde vendia “*cordas, bassoras e abanos*”²⁴⁹ que trazia de Juazeiro do Norte. Sua permanência no local a cada segunda-feira passou a chamar a atenção de Joaquim Alves Correia, ou simplesmente, ‘Noventa’, com quem veio a casar-se. Segundo Joana Correia,

“Tinha festa na estação quando os trens chegavam com as coisa. O povo vinha com as coisa pra carregar e ele [Noventa] carregava. Era bom demais, home. E eu achava bom quando era dia de segunda-feira pra eu vir. Depois que eu passei a notar: Vixe! Parece que esse véi aí quer gostar d’eu”.²⁵⁰

Noventa, como ficou popularmente conhecido, se dirigia com freqüência quase diária a estação do Crato e fazia parte de um grupo de trabalhadores que ajudavam a movimentar a plataforma sempre que chegava um trem: eram

²⁴⁶ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 05.

²⁴⁷ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 03.

²⁴⁸ Nasceu na cidade de Juazeiro do Norte em 1938, semanalmente se dirigia a Crato para participar das feiras. Mudou-se posteriormente para Crato após casar-se com Joaquim Alves Correia, o chapiado de número Noventa.

²⁴⁹ Entrevista feita com Joana Alves em 25 de fevereiro de 2008 às 14:00h, p. 15.

²⁵⁰ Entrevista feita com Joana Alves em 25 de fevereiro de 2008 às 14:00h, p. 16.

os chapiados.²⁵¹ Esses homens tinham a função de descarregar os vagões atrelados à locomotiva levando as bagagens e mercadorias para seus destinos, sobretudo os armazéns; e carregar novamente o comboio com outras mercadorias.

Noventa, ao longo dos anos, ganhou fama entre os moradores da cidade por sua habilidade no transporte das mercadorias. Conforme sua esposa Joana Correia, *“ele tinha uma força! Ele pegava fardo de corda, botava na cabeça e subia as janelas daqueles carros. Chegava, fazia assim (indicando com a cabeça um movimento para frente), jogava lá e voltava pra trás. Só quem subia era ele”*.²⁵² A respeito da força de seu sogro, João ‘Galo Branco’ lembrou que:

“Ele pegava esses bujão de oxigênio, esses bujão grande de oxigênio e butava na cabeça e conduzia na cabeça, em pé. Sem pegar, solto. Aqueles jacazão grande chei de macaúba, chei de tudo no mundo. Ele pegava subia nas escadas, solto, solto, pra botar lá em cima (...). Isso pegava máquina singer, televisão, tudo era solto na cabeça. Piano nós saía empurrando, cofre nós saía empurrando nas calçada, a carrocinha, que chama a carrocinha. Era um vei trabalhador, era um vei que deixou muita saudade pra nós, principalmente pra mim”.²⁵³

Acerca do serviço de carregar e descarregar o trem, João ‘Galo Branco’²⁵⁴, que trabalhou como chapiado a seu lado, recorda: *“Eu trabalhei nos armazéns ao lado, aqui, perto da estação (...) Eu carreguei, eu cansei de carregar mamona, carregava daqui da praça São Vicente lá pra os vagões de trem. Nós sofremos muito, nessa época chapiado trabalhava muito, muito mesmo”*.²⁵⁵

Segundo Figueiredo Filho, no livro *A Cidade do Crato*, na década de 1950,

“Entre os produtos que mais saem pela via férrea, em Crato, destacam-se: mamona, farinha de mandioca, rapadura, peles, torta de algodão, gipsita, cereais e algodão beneficiado. Recebemos pela

²⁵¹ Cada um dos chapiados era identificado por uma placa com o número de sua inscrição: a Joaquim Alves coube o 90.

²⁵² Entrevista feita com Joana Alves em 25 de fevereiro de 2008 às 14:00h, p. 15-16.

²⁵³ Entrevista feita com João ‘Galo Branco’ em 25 de fevereiro de 2008 às 14:00h, p. 04.

²⁵⁴ Trabalhou na estação ferroviária de Crato como chapiado, ao lado de Noventa, cratense, nascido no ano de 1948.

²⁵⁵ Entrevista feita com João ‘Galo Branco’ em 25 de fevereiro de 2008 às 14:00h, p. 10.

mesma estrada: produtos manufaturados, querosene, gasolina, ferragens, etc”.²⁵⁶

O movimento de cargas e encomendas²⁵⁷ no transporte férreo no período de 1957, considerado decepcionante em relação aos anos anteriores pelo editor do Relatório, é de 21.100 toneladas de mercadorias: sendo 2600 de caroço de algodão, 2500 de lenha, 1600 de mamona e 1500 de gesso; implicando uma média anual de volume de cargas oscilante em número correspondente, pelo menos, ao dobro deste valor.²⁵⁸

A grande capacidade férrea de movimentar muita carga a preços mais baixos²⁵⁹ garantia a preferência pelo trem e assegurava o trabalho dos chapiados, cujo tráfego indica o quanto a presença do transporte ferroviário modificou a cidade, sua vida econômica e seus costumes. Segundo as memórias de Vicência Agostinho, este movimento era possível porque o trem *“sempre levava muita feira pra Fortaleza macaúba, abacaxi, levava muita coisa, pequi, abacaxi, manga, laranja, e era as prancha cheia”*. E aquilo que não era levado, era vendido ao lado da plataforma da estação, sob a sombra de um grande ‘pé de timbaúba’, onde se formou uma pequena feirinha diária: *“Era mesmo que uma casa, aí tinha de tudo, tinha de tudo, era uma feira, a feira do pau, tinha comida tinha tudo, tudo o que você procurasse. Era pro lado de cá da Linha, aí quando era no inverno se acabava”*.²⁶⁰

Contudo, é importante lembrar que havia outras maneiras de sair e chegar, transportar mercadorias para fora da cidade além do transporte ferroviário. Havia carros puxados à tração animal, ou pequenos caminhões que surgem durante a primeira metade do século XX, entre outros veículos. No

²⁵⁶ FIGUEIREDO FILHO, J. de & PINHEIRO, Irineu. Op. Cit. p, 52.

²⁵⁷ O jornal *Diário do Ceará* em sua edição de 29 de janeiro de 1927 ressaltou que foram embarcados, somente para o interior, 654 volumes.²⁵⁷ Ademais, há nos Documentos da Rede de Viação Cearense registros de grandes cargas destinadas as cidades as margens da estrada de ferro, como se pode constatar nos relatórios produzidos pela própria administração da Rede. No ano de 1921, por exemplo, o tráfego médio mensal de embarques de cargas é de 4643 toneladas.

²⁵⁸ Relatório dos Ministérios dos Transportes: Ferrovias do Nordeste, 1959. Apud PEREIRA, Daniela Márcia Medina. Op. Cit. p, 57.

²⁵⁹ Na década de 1950 o valor pago para transporte de carga por via férrea era cinco vezes menor do que o cobrado pelo frete rodoviário. Conforme notícia publicada no jornal O Estado de 05 de janeiro de 1957, p. 09. Muito embora neste período a ferrovia já vinha sofrendo um progressivo abandono em virtude de um interesse maior na implementação rodoviária e que foi concretizado no sucateamento do material férreo rodante, encarecimento das tarifas, entre outras conseqüências.

²⁶⁰ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 02.

entanto, o trem é o primeiro meio de locomoção com capacidade para conduzir um elevado número de passageiros e transportar uma grande quantidade de mercadorias, funções convenientes para uma região situada a uma grande distância da capital e com considerável produção de excedentes a serem exportados para outros mercados. Muito embora sua importância também adviesse da novidade que a ferrovia entretinha, dada a identificação que lhe era concedida com o ritmo do progresso ocidental.

As narrativas se concentram no fato de que, mesmo contando algo relacionado a uma estação específica, os entrevistados tendem a ligá-la às demais plataformas da Estrada de Ferro de Baturité. Isto provavelmente acontece porque, guardadas as devidas proporções, todas as estações seguiam basicamente a mesma sistemática; o que facilita a impressão de que tudo o que ocorria em uma Gare, acontecia em todas as outras provocando uma sensação de homogeneização das cidades que margeavam os trilhos.²⁶¹ Huberto Cabral, ao relatar a alegria experimentada na espera pelo trem na estação, considera que era uma festa em todas as cidades que margeavam a Estrada de Ferro:

“(…) Então foi uma verdadeira revolução. E, além disso, a atração, né, de chegada e de saída. Aqui o trem chegava onze horas de Fortaleza e voltava uma e meia. Então, era atração. Aliás em todo o percurso da estrada era atração.”²⁶²

Em concordância com o trecho da narrativa acima pode-se observar as palavras de Raimundo Borges de que “a chegada do trem era sempre uma novidade para a cidade, qualquer delas que ficavam na margem da Estrada de Ferro.”²⁶³ O trem seguia seu compasso, não dava tempo aos seus passageiros para que observassem as cidades e flagrassem nelas suas peculiaridades. Assim, os narradores percebem a mesma admiração nos rostos dos que vão

²⁶¹ Ao contrário do que propõe Marc Augé em “Não-lugares: introdução a uma antrologia da supermodernidade” que compreende espaços como as estações de metrô, Campos de refugiados etc, como locais que apenas se passa, não se vive, e, por isso, perdem o que as distingue de outros lugares e se tornam indiferentes; entende-se, aqui, as estações ferroviárias como lugares que têm especificidades, para além da aparente impressão de semelhança obtida em passagens rápidas pelo local ou influenciada pela arquitetura ‘padronizada’ das estações.

²⁶² Entrevista feita com Huberto Cabral em 20 de outubro de 2005 às 14:00h, p. 03.

²⁶³ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 03. (Grifo meu).

ver o trem passar, o que provavelmente indicava que as reações em todas as cidades eram, de algum modo, semelhantes.

A corrida até a estação para assistir a locomotiva que chegava não se limitou a sua inauguração. O trânsito de trens na plataforma ferroviária implicava também o movimento em torno, o qual se reproduzia no burburinho causado pelas pessoas que acorriam a ele logo que ouviam o apito da máquina anunciando sua chegada. Alderico Damasceno fala sobre a ida à gare da Rede de Viação Cearense, destacando as chegadas do trem na plataforma:

“Era a atração do Crato a chegada do trem e a saída do trem (...)A gente ia, chegada e saída do trem, eu tinha de ir. Mas isso se processava em toda parte. Lá onde eu morei, na Nova Russas, era o divertimento especial. As moças calçavam a melhor coisa possível, os vestidos e se pintavam, botavam batom, se enfeitavam e ia olhar a passagem do trem em Nova Russas e em toda margem da Estrada de Ferro isso se processava. Era o desenvol... quer dizer, era o divertimento das populações ribeirinhas das Estradas de Ferro. **Era ver passar, quem chegava e quem saía.**”²⁶⁴

Não só as moças, mas todas aquelas pessoas que estivessem próximas da gare da RVC se apressavam ao soar da sineta para ver o trem, quem dele descia ou subia e tudo de novo que adentrava a cidade. E lá ficavam paradas de frente para a máquina, observando quem chegava e quem saía. O trem, nesse sentido, trazia para seus espectadores a percepção do movimento e da velocidade, mas quando o fazia parece ser à guisa de um ‘entorpecimento’ citadino.

Intrincado jogo de movimentos e ritmos: pessoas corriam até a estação para, ao fim, ficarem paradas apreciando toda aquela nova dinâmica. O trem que cessava sua corrida, parava perante os olhos atentos da população paralisando, também, a cidade, não significando, de modo algum, uma inércia completa da ocasião, pois, quando a máquina parava um outro movimento começava: os passageiros desciam, as cargas eram desembarcadas e distribuídas a seus destinatários, a estação, enfim, ficava repleta de encontros e desencontros. Era, antes, uma intensificação da noção de movimento, posta em pauta naquele momento, tanto que todos, encantados, se chegavam para

²⁶⁴ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 07. [grifo meu].

ver o principal ícone dele, o trem. Ao mesmo tempo em que eram transformados em suas percepções, hábitos e costumes.

O trem, por assim dizer, se torna um compasso que provoca outros ritmos, talvez inéditos. Exemplo disso é o fato dele se tornar o *divertimento da cidade*, segundo Alderico Damasceno, o único. Nesse conjunto, havia a nova dinâmica provocada nos namoros que, a partir de então, tinham novas possibilidades, por isso as moças se pintavam, colocavam batom e esperavam o ‘príncipe encantado chegar no cavalo de fogo’.

Dona Naninha Batista²⁶⁵ visitou bastante a estação da cidade do Crato. Não esteve presente em sua inauguração, na época era ainda muito pequena, mas lembrou as várias vezes em que foi até a plataforma ferroviária para assistir à chegada e à saída do transporte férreo. São momentos tão significativos para ela que interrompeu a narrativa de seu esposo, Antonio Batista, para expressar as suas próprias impressões. Esta entrevista ficou, assim, dividida em duas partes.

Antonio Batista foi procurado para contar suas lembranças sobre o trem. Ao longo da entrevista sua esposa, Dona Naninha, fez várias interrupções. Ficou evidente que a memória do trem também era forte para ela: eram tão significativas suas lembranças que não se satisfazia em acrescentar pequenos detalhes à narração do marido e iniciou o seu próprio enredo.

“Agora eu acho, eu tava dizendo a ela aqui que a chegada do Crato, do trem, era muito melhor que a exposição do Crato hoje. Assim, era uma coisa que o pessoal se divertia (...) era cheio. A banda de música, tudo. Era uma coisa linda. Linda mesmo. Era bonito mesmo a chegada do trem aqui (...) era uma coisa que todo mundo queria ver. Todo mundo queria assistir”.²⁶⁶

Seu entusiasmo quanto as antigas ‘retretas’ é significativo, pois, somente²⁶⁷ comparar as idas e chegadas do trem a esta festa implicaria em descrevê-la como um grande episódio, mas a narradora vai além e a coloca numa situação de superioridade. Por outro lado, suas palavras trazem a tona

²⁶⁵ Nasceu na cidade do Crato em 1927 e participou de vários festejos na plataforma da Estação.

²⁶⁶ Entrevista feita com Dona Naninha em 4 de novembro de 2006 às 17:00h, p. 07-08.

²⁶⁷ O outro evento a que se refere Dona Naninha é uma Exposição agropecuária realizada no Crato há mais de cinquenta anos, que conta com um grande número de visitantes da cidade e de fora dela. Este acontecimento é considerado o maior da região tem uma significativa repercussão, inclusive em âmbito nacional, a cada realização.

um certo ressentimento pela extinção da movimentação em torno da estação e espera do trem, cujos momentos consistiam nas festas que participava em sua juventude. Segundo a narradora, as retretas eram instantes agradáveis em que a banda municipal se apresentava e os jovens podiam ir e vir sem qualquer perigo. Ao contrário das festas atuais, nas quais Naninha Batista observa um excesso de tudo o que considera maléfico: bebidas, drogas e violência. Aspectos que inviabilizam sua participação em diversos eventos do atual calendário festivo da cidade.

As memórias da entrevistada também perseguem o caminho dos acontecimentos comemorativos realizados na ‘urbs caririense’, especialmente dos antigos aglomerados em torno do trem e da estação. Alguns destes eventos eram anunciados em panfletos e notas jornalísticas, como no caso da retreta, divulgada nas páginas do *Diário do Ceara*, marcada para comemorar o lançamento da pedra fundamental da estação “às 17 horas – Retreta no Jardim da Praça 3 de Maio, pela Banda Municipal”.²⁶⁸

De seu lado, o prédio da RVC em Crato passou a ser um local bastante visitado e um ponto de encontros, namoros e pequenas festas. Era a melhor maneira de se chegar à cidade, ou a que podia conceder um certo status social frente aos demais. Desembarcar do trem na estação assistido pelos olhares atentos de tantos espectadores parecia ter uma certa importância. E platéia não faltava. Segundo os depoentes ia-se à estação por puro prazer, como comentou Alderico Damasceno suas idas, muitas delas em detrimento de outros compromissos mais rigorosos.

“(…) a população todinha se deslocava para a chegada dos trens e a saída do trem. Eu ia a saída e a chegada do trem. Eu fazia isto. E grande parte da população fazia isto. Principalmente a gente estudante, ia. Gazeava até aula pra ir olhar a chegada do trem, o que é que tinha, pra ver quem chegava, ninguém conhecia ninguém que chegava, né. Mas só pra conhecer, a gazeava aula pra ir ver a chegada ou saída do trem”.²⁶⁹

Não apenas Alderico Damasceno, mas Naninha Batista lembrou, saudosa, de momentos como o registrado acima, em que as pessoas iam à

²⁶⁸ Além da Retreta foram agendadas uma benção eclesiástica, a ser impetrada no momento do lançamento da pedra fundamental, e uma recepção e baile no Cassino Sul-Americano. “Pedra Fundamental da estação do Crato” – *Diário do Ceara*, 1º de julho de 1926, p. 04.

²⁶⁹ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 16.

gare apenas por lazer, para ver o trem chegar e, também escutar a banda de música tocar. Mas sua memória segue um caminho diferente de outros que preferem se restringir a quantidade de pessoas, ou grau de importância do visitante. Suas lembranças, por serem femininas, são travestidas, como diria Michelle Perrot²⁷⁰. Em sua fala ela preferiu seguir um enredo que relembresse vestimentas e acessórios, conforme expressou em sua narrativa: “(...) era bonito demais, todo mundo se arrumava. Era todo mundo de chapéu e o povo antigamente tinha muito gosto. Hoje é como eu mesma disse a você, tem muito luxo, mas, antigamente era um luxo mais simples, né. Mais bonitinho, né”.²⁷¹

Já Vicência Agostinho recorda que, nos tempos iniciais do tráfego férreo, por volta das décadas de 1930 e 1940, as mulheres vestiam “*roupas cumprida, cumprida, manguiha japonesa, os decotezim sem ser decotado*”. Enquanto os homens, segundo a narradora, compareciam “*arrumados, tudo de terno, tudo de terno, palitô, gravata, pra chegada do trem. Depois acostumou e ia de todo jeito, só não nu (risos)*”.²⁷²

Lindemberg de Aquino também lembrou das idas a estação relacionando-as, de alguma forma, com o vestir-se. Segundo este narrador: “o trem trazia jornais, trazia revistas, trazia as últimas novidades da moda, trazia as coisas do comércio, até os vestidos das noivas as famílias iam esperar na chegada do trem”.²⁷³ Ao que tudo indica, a chegada de um trem na plataforma férrea do Crato era um acontecimento para a cidade, sobretudo se a banda de música municipal estivesse presente. Nos jornais pode-se perceber vários relatos que apontam para a multidão reunida em torno da máquina, especialmente quando trazia para a cidade algum visitante considerado ilustre.²⁷⁴

²⁷⁰ Ou ainda, “A memória feminina é vestida. A roupa é a sua segunda pele, a única de que se ousa falar ou ao menos sonhar”. No entanto, não nos deteremos numa discussão de memória que considere sexualidade ou questões de gênero. Cf: PERROT, Michelle. *As mulheres ou Os silêncios da História*. Bauru – São Paulo: EDUSC, 2005, p. 39.

²⁷¹ Entrevista feita com Dona Naninha em 4 de novembro de 2006 às 17:00h, p. 07-08.

²⁷² Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 1-2.

²⁷³ Entrevista feita com João Lindemberg em 25 de fevereiro de 2006 às 14:00h, p. 02.

²⁷⁴ Em 14 de fevereiro de 1927 chegou ao Crato o General Benjamim Barroso e sua esposa, Maroquinha Barroso, acompanhados ‘de ilustre comitiva’. Segundo manchete do jornal *O Ceara*: “Na praça da estação ferro-viária, desde muito cedo, era grande a massa popular que, ansiosa, aguardava a chegada do ilustre cearense, que, ao desembarcar, foi saudado pelo povo com vivas entusiásticos”.²⁷⁴ (“Crato rende homenagens excepcionais a Benjamin Barroso” – *O Ceara*, 17 de fevereiro de 1927, p. 02.) O Dr. Abrahão Leite, administrador da RVC em fins da década de 1920 e início de 1930, chegou à cidade do Crato onde foi recebido

Mesmo quando entre os passageiros não havia nenhum viajante ilustre, a estação era também preenchida por curiosos, sobretudo porque o mais ilustre de todos os visitantes estava lá, era o trem. Tais acontecimentos eram comuns nos diversos pontos da ferrovia. Em Crato, especialmente aos domingos, assistir o trem chegar à plataforma, saudar os passageiros, apreciar alguma novidade que pudesse vir entre as bagagens era motivo para interromper a festa que semanalmente ocorria no Crato Clube. Segundo Geraldo Maia:²⁷⁵

“Todo domingo nós tinha uma festa no clube, no tempo chamava Crato Clube, mas quando todo mundo chegava tava tocando o vespéral ou era o matinal aí parava a festa e todo mundo corria para a Estação ver a chegada do trem, a chegada do trem (repete), o pessoal da burguesia, rico, né, tudo lá dançando, né, por que lá nesse clube num entrava gente pobre de jeito nenhum, não, só entrava rico. (...) Quando o trem chegava descia todo mundo começava a festa e tocava até uma hora da tarde, tocava até uma hora da tarde (repete) quando era duas e meia o trem saía pra Fortaleza e o povo tudo ia pra estação ver o trem que ia s’imbora”.²⁷⁶

O ritmo cadenciado do trem arranjado com o som do apito fazia parar os ritmos que tocavam no vespéral. Os dançantes cessavam seus embalos para iniciar outro, a corrida até a estação. Mas as palavras do narrador permitem outras observações. No Crato Clube apenas era permitida a entrada dos seus associados – os quais coincidiam com as pessoas mais abastadas da cidade –, indício de uma desigualdade social que parece incomodá-lo e que se refere em vários pontos de sua narrativa. A situação social de cada pessoa, nesse caso, deveria ser indicada pela participação, ou não, no vespéral. Contudo, o

pelos ‘populares’ que lhe rendiam votos de boas vindas.²⁷⁴ (A Viagem de Inspeção do dr. Abrahão Leite à Linha tronco da via-ferrea Baturité’ – *O Nordeste*, 23 de dezembro de 1927, p. 04.) Também esteve em Crato o presidente do Ceará, Matos Peixoto acompanhado de sua esposa e da sua comitiva. Segundo o *Diário do Ceara*: “À chegada, o comboio dava entrada na cidade sendo recebido com salvas e girândolas de foguetes. Afinada banda de musica, collegios uniformisados, o Tiro de Guerra 118 prestaram as continências do estilo”.²⁷⁴ (‘A excursão presidencial ao Cariry’- *Diário do Ceara*, 02 de dezembro de 1929, p. 01.) Com um entusiasmo semelhante foram recebidos Dom Augusto, Arcebispo da Bahia, e Dom Manuel, Arcebispo metropolitano. Segundo o jornal *O Nordeste*: “Na estação do Crato, a recepção esteve concorridíssima, sendo Dom Augusto e Dom Manuel cumprimentados á estação pelo exmo. sr. Dom Quintino, pello clero daquela importante cidade, pello dr. Joaquim Telles, prefeito municipal, e grande massa popular”.²⁷⁴ (‘A excursão de Dom Augusto no Cariry’ – *O Nordeste*, 18 de fevereiro de 1929, p. 02.)

²⁷⁵ Nas fontes consultadas não há outro indício de que esta festa era desta forma interrompida. Há, no entanto notícias jornalísticas que mencionam festas realizadas no Crato Clube. Conforme: ‘O Crato hospeda illustres visitantes’ – *O Nordeste*, 06 de agosto de 1935, 05.

²⁷⁶ Entrevista feita com o Geraldo Maia em 26 de setembro de 2005 às 14:00h, p. 02.

narrador sugere que mais tarde alguns pobres entravam no Crato Clube e, de certa forma, participavam do vespéral cantando e tocando, um grupo do qual ele próprio fazia parte.

Geraldo Maia conta a distinção social referida associando-a a tantas outras. Em suas lembranças parece haver sempre uma divisão entre ricos e pobres, sendo o lugar do primeiro um espaço privilegiado em relação ao do segundo. E a máquina ferroviária não é excluída de sua lógica. Como todos os demais entrevistados, o narrador lembrou os vagões separados por classes sociais, no entanto, o fez de uma forma diferenciada, pois a recorda como uma prática que excedia o espaço físico das dependências do transporte ferroviário, projetando tal diferença para além dele.

“O pobe chegava primeiro, mas o trem passava da estação...vinha aqui, aí o carro dos pobe passava e o dos rico parava mesmo na estação (rindo) e os pobe descia lá na frente onde tem aquela caixa d’água (...) O pobe descia ali e o rico descia na estação. Era para não haver roubo.”²⁷⁷

O fato, para Geraldo Maia, de haver lugares nos trens destinados a ricos (1ª classe) e pobres (2ª classe) aparenta ser mais preocupante porque esta diferenciação ultrapassa os vagões, o que pode ser considerado um indício de algumas mudanças observadas na sociedade cratense a partir do momento em que novas formas de relações sociais são inauguradas com o advento da tecnologia ferroviária. Ou mesmo, uma intensificação dos contrastes nas relações sociais à medida que as diferenças são mais evidentes: o trem alinha o vagão de 1ª classe exatamente na estação, enquanto que os viajantes da 2ª classe *descia lá na frente*.

É bastante provável que o grupo de pessoas que acorria à estação no horário da chegada do trem aos domingos não se restringisse aos participantes do vespéral, mas os pobres (se considerar o fato de que não estavam no vespéral) que também deviam ir. Pois, segundo Raimundo Borges, a estação ficava *apinhada de gente para assistir a chegada do trem*.²⁷⁸

Contudo, a lotação das plataformas ferroviárias nos momentos de chegada e saída do trem nem sempre foi vista por todos os espectadores de

²⁷⁷ Entrevista feita com o Geraldo Maia em 26 de setembro de 2005 às 14:00h, p. 06.

²⁷⁸ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 03.

forma otimista. Em dado momento, esta prática era compreendida como uma situação preocupante. Em notícia veiculada no jornal *Libertador* é possível observar o visível descontentamento do autor do texto, que descreveu a chegada de uma locomotiva na estação de Fortaleza como uma cena dantesca.

“Hontem a noite mal chegava à estação central o trem de Baturité, a multidão de marmanjos e curiosos, muitos à manga lassa, encheu a plataforma. Um rapazola estouvado, nos seus corrupios, foi de encontro a uma criança que o aperto fez desprender-se da mãe e a precipitou da plataforma abaixo! Si o trem ha feito um passo pra diante ou pra traz, tinhamos mais uma victima da falta de estylo e educação propria dos que viajam em Estrada de Ferro”.²⁷⁹

É importante salientar, no entanto, que a notícia em questão foi publicada em 1890, ou seja, 36 anos antes de ser concluída a construção da Gare do Crato. Na data (1890) os trilhos da estrada de Baturité tinham apenas alcançado as cidades de Riachão e Cangaty. Por outro lado, pode-se perceber como a máquina férrea ainda despertava a curiosidade e atenção de grande parte da população – dado o aperto provocado na estação –, pois, na data em que foi publicada esta reclamação já havia vinte anos do início do tráfego ferroviário na região.

Ainda sobre o trecho da notícia, a máquina férrea era vista como o transporte do pobre. Porém, não com o mesmo sentido que adquire na canção do trio nortista, apresentada no tópico anterior. Aqui, não há nenhum saudosismo motivando o autor. Pelo contrário, é a indignação pela presença excessiva e, para ele, danosa da pobreza que o faz escrever. Ademais, demonstra que o trem não é visto como algo ruim, pois mesmo que tivesse ocorrido algum tipo de acidente a responsabilidade não seria atribuída a máquina, mas sim à *falta de estylo e educação propria dos que viajam em Estrada de Ferro*.

Na continuidade, o redator da notícia também deixa transparecer que o hábito de assistir à chegada da locomotiva aos domingos não era um costume cultivado somente no Crato. Sendo que na urbe cratense tal evento é visto com mais entusiasmo. Continua o redator:

²⁷⁹ Jornal *Libertador*, 15 de julho de 1890, n°160, p. 03.

“É perigoso avêso dos ociosos aos domingos irem ver o desembarcar dos que chegam.

Apinhão a plataforma, as sallas de transitos, as estreitas portas que dão entrada para ellas, o esguio corredor que dá sahida para o palco, e fica tudo a se esmagar em verdadeiro péle mele, ao qual nem as senhoras e as crianças são respeitadas, em meio dos malcriados e até dos carregadores de bagagem, que tudo se mistura.

É força estabelecer-se melhor polícia na casa, ao menos nas chegadas dos trens aos domingos à noite. A multidão deve ser detida fora das grades em plena rua, vasia de curiosos à plataforma e os corredores, desembaraçadas as portas, etc, os portões, que dão para o exterior, quando os passageiros começaram a chegar ao alpendre²⁸⁰”.

O frenesi causado pela chegada do trem parece mais significativo na cidade do Crato do que em Fortaleza, ainda que fosse maior o número de habitantes da segunda²⁸¹. Mesmo considerando que a quantidade de pessoas presentes na estação não assumia um papel extraordinário, dado que, em toda extensão da Linha, inúmeras pessoas iam ver passar a locomotiva, o fato de um vesperal ser interrompido para que os participantes pudessem assistir a locomotiva e seu comboio chegar é significativo e demonstra a importância do trem para aquelas pessoas.

Ao mesmo tempo, essa passagem anuncia como o trem vai gradativamente sendo desprezado ao longo do tempo, tanto que, atualmente, para garantir seu valor é necessário assegurar o fato de uma festa parar para que os dançantes fossem à Estação a fim de vê-lo cumprir sua jornada e iniciá-la novamente. Idas e vindas do trem, dos seus espectadores, mas também do seu significado e das diversas formas que adquire na memória.

Ainda a respeito do último trecho do jornal citado, pode-se observar o apelo do autor da notícia para que as autoridades competentes mantivessem a multidão de curiosos distante da gare ferroviária. Segundo o autor da nota, a quantidade de pessoas ali presentes atrapalhava o embarque e desembarque dos passageiros. Assim, o pedido parece ter sido atendido, muito tempo

²⁸⁰ Jornal Libertador, 15 de julho de 1890, n°160, p. 3.

²⁸¹ Volume de pessoas expandido em virtude do êxodo no sentido interior/litoral experimentado pelo Ceará em conseqüências das grandes secas que assolavam a área sertaneja do estado. Uma fuga que foi significativamente intensificada em 1932, quando já haviam sido finalizados os trabalhos de prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité e o transporte ferroviário se apresentava como o meio mais rápido, prático e seguro para alcançar a capital. No entanto, não será aprofundado o tema das secas neste momento, posto que, a relação da referida temática com os trilhos será um dos assuntos do tópico seguinte.

depois, o que fica evidente em outra queixa em torno da lotação das estações, como a encontrada no ano de 1926 nas páginas do periódico *O Ceara*. Nesse momento surge uma reclamação semelhante com respeito a lotação da plataforma ferroviária. Nesta, o autor reclama ainda de não ser mais permitido a aproximação da gare para aqueles que não possuíam bilhete de embarque.

“Quem quer que tenha de viajar nos nossos suburbanos ou horários, chega quase sempre um pouco antes da partida dos mesmos, de modo que a sala de espera se vae pouco a pouco congestionando sem que ninguém possa logo ser accusado á gare, para localisar-se nos assentos dos wagões. (...) Mas não é só isso, sr. Redactor, o que mais enerva a gente. Há um dispositivo que prohiibe terminantemente o accesso á referida gare, para quem não esteja munido com o respectivo bilhete de passagem e isto, sr. Redactor, constitue o maior vexame e aflição a quem tenha necessidade de embarcar com o devido carinho uma pessoa de nossa família, acontecendo ser, ás vezes, uma senhora quase decrépita, que deante de tal medida somos forçados a deixal-a a sós, exposta aos trombolhões e empurrões, com riscos de accidentes desagradáveis.”²⁸²

O dispositivo sobre o qual o redator reclama não impedia apenas o auxílio a senhoras com suas bagagens no momento do embarque. Mas inviabilizava da mesma forma a habitual despedida na plataforma com a espera pela partida da locomotiva e o último aceno aos amigos, o que provavelmente também incomodava o autor da nota. Um costume verificado a partir das viagens ferroviárias e que as pessoas parecem não querer abandonar.

Fato que fica perceptível em todas as considerações mencionadas, é que as modificações provocadas pelo trem em seu movimento ultrapassam a estação e alcançam a cidade. Outro aspecto que é modificado é a dinâmica do emprego. Uma coleção de novos serviços surge na cidade neste momento: maquinista, guarda-freios, mestre de Linha, foguista etc, mas também se verifica um redimensionamento das relações dentro do trabalho que se traduz numa maior rigidez de horário e na especialização da função de cada empregado.

Depois do trem, a cidade conhece e, até certo ponto se impressiona com essas relações que se tornam mais concretas ou mais próximas. O dia 1º de maio, por exemplo, ganha um novo significado a partir da sua designação como o Dia do Trabalho. Mas, da mesma forma, devido a crescente

²⁸² “Com a Rêde de Viação Cearense” – *O Ceara*, 05 de outubro de 1926, p. 11.

valorização da data pela política, implementada no governo Vargas, como um importante momento para criar nos trabalhadores um sentimento nacionalista.²⁸³

No Crato, este dia também adquire um novo tom, da década de 1930 em diante, posto que é nesse momento que se percebe uma organização mais consistente da Legião Cearense do Trabalho na cidade, sob a presidência de Francisco Inácio Ramos (primeiro Agente da estação ferroviária do Crato). Os festejos em sua comemoração impressionaram Geraldo Maia que lembrou:

“Seu Ramos era o chefe da estação, era o chefe da estação, mandava nos legionários. Quando era no dia 1º de maio vinha trem carregado de gente do Iguatu pro Crato e de Campos Sales pra cá. Era, assim, tudo fardado. Era no 1º de maio. Era uma blusa com sete botão, calça branca e a camisa mesmo aqui [indicando os pulsos]. Tudo fardado. Ainda me lembro que Manel Vermelho era um camarada que era o chefe do povo do açougue, aí ele dizia pra multidão de gente tudo marchando, aí ele dizia:

- Legionários!

Aí o povo dizia:

- Pronto!

Chega estrondava, a rua cheia de gente...

- Nois morre?

- Não, desaparece a metade e a metade fica pra botar fumo no cachimbo do vei Ramos. (risos)

O negócio era botar fumo no cachimbo, aquilo era todo mundo gritando, eu achava bonito, eu era doido pra ser legionário, mas papai nesse tempo era metido a rico”.²⁸⁴

O espetáculo que o narrador descreveu lembra imediatamente uma parada militar. Um grupo de homens, todos devidamente fardados e enfileirados numa marcha que desliza pela cidade sob os olhares curiosos da população que aplaude efusivamente. São vistos, nesse momento, como verdadeiros representantes da pátria num momento em que o discurso de Getúlio Vargas em torno do trabalhismo adquire gradativamente importância. Especialmente no âmbito dos ferroviários, dado que estes têm tais disposições intensificadas em seu serviço: cada um com uma função predeterminada a ser exercida num tempo também rígido,²⁸⁵ acompanhando um ritmo que não é natural, ou regido por aspectos naturais, como a luz do sol, por exemplo, mas

²⁸³ Ver mais em: PARANHOS, Adalberto. O Roubo da Fala: origens da ideologia do trabalhismo no Brasil. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.

²⁸⁴ Entrevista feita com o Geraldo Maia em 26 de setembro de 2005 às 14:00h, p. 03.

²⁸⁵ PEREIRA, Daniela Márcia Medina. Op. Cit. pp, 45-66.

outro, industrial, ligado a capital e aos grandes centros urbanos, dos relógios e horas marcadas.

A organização e disciplina dos legionários também marcou as lembranças de Vicência Agostinho, que a recorda a partir da utilização de fardas durante as passeatas do 1º de maio. Segundo esta narradora:

A Legião era os home tudo de roupa, calça branca e as túnica azul, aí fazia aquelas passeata pro Juazeiro, no primeiro de maio era a festa deles, a festa deles, era uma associação, uma reunião, sei lá, isso aí eu num sei não, sei que era uma legião. Aí quando era no primeiro de maio tinha uma festa grande, grande, dos legionário. 286

Por outro lado, ao mesmo tempo em que se percebe esse caráter militarizado e, até certo ponto, autoritário, descrito nestas memórias, também surge Manel Vermelho e sua indagação: *Nóis Morre?* Estas palavras e a resposta que se sucedeu a elas, referidas pelo narrador, indicam outra perspectiva para o desfile: lembra um *bando de jagunços* prontos para defender e, principalmente, obedecer à risca o patrão: provável um resquício das relações coronel-empregados. De modo que sugere este agrupamento de legionários paradoxalmente como o batalhão da ordem e da desordem.

A festa promovida para o 1º de maio de 1935 e noticiada pelo jornal *Diario do Ceara* é semelhante a descrita acima. Pela manhã, o hasteamento da bandeira com a “presença de todos os membros da Legião Cearense do trabalho, do município”. Logo após, na Praça da Sé, a realização de uma missa campal pelo bispo da Diocese, Dom Francisco de Assis Pires. Os legionários assistem à celebração “fardados e em forma”. Ao meio dia, houve salva de 21 tiros e às 16, cerca de 1700 legionários, entre cratenses e trabalhadores das cidades vizinhas desfilam “com garbo e edificante ordem”. Estas comemorações foram assistidas pela população. Sobre o momento do desfile o redator comentou: “O desfile dos legionários faz vibrar a quantos a elle assistem, ouvindo-se, quando os ‘Blusas Mesclas’ atingiam a Rua do Commercio, vivas entusiasticos á Legião Cearense do Trabalho”.²⁸⁷

Geraldo Maia provavelmente estava entre os espectadores que assistiam ao desfile e ovacionavam a Legião Cearense por aquele evento

²⁸⁶ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 1-2.

²⁸⁷ ‘Festas Legionárias no Crato’ – *Diario do Ceara*, 16 de maio de 1935, p. 03.

revestido de “grande brilhantismo”. Mas as comemorações não cessaram neste ponto, que parece o ápice, dado o entusiasmo com que é narrado pelo entrevistado e pelo redator do periódico. Segundo o redator, ‘na praça Três de Maio fazem parada para apreciação de dois discursos’: o primeiro foi proferido pelo Chefe Legionário do Crato, Francisco Inácio Ramos. E o segundo, que finalizou esse momento, do orador oficial do evento Celso Gomes de Mattos. Durante a noite daquele mesmo dia fez-se uma “sessão solemne no Cassino Sul Americano”, com os discursos do Padre Pitta, do Dr. Álvaro Madeira, do “integralista Assis Leite” e outro do Sr. Inácio Ramos.²⁸⁸

As lembranças de Geraldo Maia também relacionam de forma bastante estreita a figura do chefe da estação com as referidas comemorações, o que se explica pelo fato de ser ele o presidente do referido círculo. Hugo Victor, membro e correspondente do Instituto do Ceará, relatou em nota para *O Nordeste* de 12 de dezembro de 1936 um pouco mais sobre esta agremiação, ou o que ele chama de uma particularidade do Crato, ou seja, a ‘maior organização trabalhista do Estado: a Legião Cearense do Trabalho do Crato’. Com prédio próprio, situado próximo a estação, 3235 associados, uma “Escola Profissional de Dactilografia” e 11 escolas primárias, funcionando 06 na sede e as outras distribuídas entre os núcleos de Cedro, Lavras, Missão Velha e Santa Anna do Cariri. E que “*conseguiu operar o quase milagre de afastar a grande massa obreira, sertaneja, do alcool, do jogo e do comunismo, três pestes virulentas que aniquilam o corpo e bestializam o espírito...*”²⁸⁹

O que motivava os trabalhadores a se comportar dessa forma –soldados organizados em fileiras e prontos ao trabalho – talvez fosse o entusiasmo na prestação de serviços para a população. Posto que, o país neste período já sofria influências do que mais tarde se apresentaria como Trabalhismo implantado pelo governo Vargas. Política na qual as classes trabalhadoras eram estimuladas a prestar sua colaboração no crescimento nacional. Para os operários, a participação consistiria no estrito cumprimento de seus serviços sem qualquer comportamento que pudesse ser considerado subversivo. Em troca, o governo se comprometia a garantir um conjunto de leis que

²⁸⁸ Idem Ibidem.

²⁸⁹ ‘Formidável Organização Trabalhista’ – *O Nordeste*, 12 de dezembro de 1936, p. 04.

asseguraria os direitos dos trabalhadores.²⁹⁰ Sem descartar esta hipótese, também é necessário considerar que o entusiasmo daqueles homens poderia estar relacionado a compreensão de viverem um novo tempo, no qual a chegada da Estrada de Ferro auxiliava na amenização dos efeitos provocados pelas secas e garantia emprego à população, sobretudo aos mais pobres.

O fato é que aqueles homens se apresentavam de forma entusiasmada e os trabalhadores da Estrada de Ferro ganhavam destaque neste contexto. A modernidade relacionada à locomotiva parece ter influenciado a própria forma como estes homens se relacionavam com o trabalho: com reivindicações modernas, horários e serviços regidos pela tecnologia. Lembram uma vanguarda, trabalhadores diferentes à medida que seu emprego permitia uma liberdade impossível aos demais, posto que, a locomotiva deslocava, levava-os a outros lugares, enquanto os demais trabalhadores, mesmo lidando com máquinas, ficavam presos a um só lugar: a fábrica.

Geraldo Maia, em sua narrativa, confessou ter desejado ser um deles. O que não fez, segundo o entrevistado, porque foi impedido por seu pai que considerava as profissões integrantes da Legião²⁹¹ muito relacionadas a pobreza – em suas palavras: *‘nesse tempo papai era metido a rico’*.

Provavelmente o pai do entrevistado estivesse informado pelos jornais trazidos nos trens da RVC, que os empregados do setor ferroviário reclamavam ser obrigados a cumprir jornadas excessivas – “50, 60 horas, em quatro dias, má dormido e má comido!” – e que as estações Central, de Senador Pompeu e Crato representavam para eles um cativeiro. As reclamações partiam dos guarda-freios da Linha tronco da Estrada de Ferro de Baturité por meio de uma carta dirigida ao jornal *O Ceara*. Em um trecho do protesto alegam:

“Na Central do Crato, somos, não, guardas-freios (sic), porém carregadores de carros de carga. Não tem trabalhador e obriga-nos a descarregar e carregar até alta noite mercadorias, sem dó, nem Compaixão. (...) Quem já viu, senhor redactor, guardas-freios, limpar breques, carregar carga e ter espião para contar enredos a Administração?”²⁹²

²⁹⁰ PARANHOS, Adalberto. *Op. Cit. Capítulos 01, 02 e 03.*

²⁹¹ Apesar da Legião Cearense do Trabalho em Crato ser liderada pelo chefe da estação ferroviária, Francisco Inácio Ramos, e ter participação integral dos trabalhadores da RVC, era uma agremiação que reunia as mais variadas profissões no estado.

²⁹² ‘Um apello dos guarda-freios’- *O Ceara*, 28 de julho de 1929, p. 05.

Neste período, havia cerca de dois anos e meio que a estação do Crato tinha sido inaugurada. Ao que tudo indica, a estação funcionava com número insuficiente de empregados, o que obrigava o acúmulo de diversos serviços por alguns funcionários. Todavia, mesmo a contragosto, esses homens também movimentavam a estação cratense. Dependia deles, em parte, que o trem saísse no horário predeterminado com tudo em ordem, todos prontos para a viagem, malas embarcadas, assentos limpos, reserva de água e lenha suprida (no caso da Maria Fumaça). Se sua movimentação cessasse certamente iniciaria outra, caótica, e o trem, talvez não perdesse os trilhos, mas ficaria fora de ordem.²⁹³

Em sua narrativa, Francisco Rosa assegura que o serviço mais desgastante pertencia ao foguista, no período em que operava a Maria Fumaça, função que o narrador afirmou ter exercido antes de se tornar maquinista. As lembranças que relatou desta época narram um período de muito trabalho, chamando atenção, ainda, para aspectos semelhantes as registradas pelos guarda-freios cerca de 25 anos antes. Conforme Francisco Rosa:

“(emocionado) Entrei em 1º de julho de 1956 na Rede. Comecei a viajar nas viagens como maquinista, era foguista, antigamente eu era foguista na Maria Fumaça, queimava a lenha na... Aí, em 1950, vieram as set comb, as substitutas da Maria Fumaça. Pra nós foi uma benção de Deus porque era muito pesado o serviço da Maria Fumaça. Teve um companheiro meu que desistiu no meio da viagem: - Não, num vou mais não.

Com o saco, antigamente o malote era um saco com a farda dentro e uma rede. E o foguista principalmente, era o primeiro a levantar e o último a repousar era o foguista. A gente chegava no pernoite aí ia arriar o fogo, deixar a máquina pronta. De madrugada a gente se levantava pra fazer o fogo, pra, alimentava a caldeira com água pra poder prosseguir viagem. Quando tava com, pronto, 140 litros de pressão 160, aí checava a tripulação e partia da estação. Aí quando chegava na Central ia limpar a máquina toda suja de graxa. Nós num tinha, a roupa da gente era caqui, caqui (repetindo), antigamente. Mas a gente andava sujo, andava assim parecia um mecânico”.²⁹⁴

²⁹³ Os jornais consultados falam de greves, sociedades criadas entre os trabalhadores ou para exigir cumprimentos de deveres ou de caráter assistencialista para com a sociedade como um todo, acidentes, grandes recepções nas gares ao longo da Estrada de Ferro de Baturité, comemorações e tantos outros exemplos de como aspectos da via férrea vão se infiltrando no cotidiano citadino.

²⁹⁴ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 01.

Esse narrador confessou não ter saudades do tempo em que trabalhou como Foguista na Rede de Viação Cearense. Nesta época, seu serviço não permitia que tivesse a distinção que os outros trabalhadores tinham, posto que sua farda estava sempre suja a ponto de poder ser confundido com um mecânico. Sentimento que se confirma quando este entrevistado lembrou de sua função como maquinista. Neste caso, comentou: “Tinha que se agravatar todo, sapato engraxado, parecia mesmo passageiro”.²⁹⁵

A farda parecia ser o elemento que conferia importância aos funcionários da Linha férrea. A vestimenta limpa e organizada sobre o corpo os diferenciava dos demais e lhes conferia autoridade, já que os relacionava ao lugar de poder.²⁹⁶ Foi justamente a indumentária que encantou Geraldo Maia no desfile de 1º de maio na cidade do Crato na década de 1930 e que o fez desejar ser um trabalhador ferroviário.

A farda parece ser tão importante que somente a partir de sua utilização, quando assume o cargo de maquinista, Francisco Rosa se sente ferroviário de fato. Ademais, o uso da antiga, de foguista, também lembrava os tempos de dificuldade financeira no qual o ex-ferroviário afirmou não ter os benefícios que o emprego federal lhe conferia. No entanto, não é um momento que procura esquecer. Pelo contrário, ainda o considera ‘*muito bom*’ em virtude da solidariedade de alguns.

“(…) nós num tinha diária, num tinha nada, trabalhava demais, mas num tinha hora extra, num tinha nada. A gente vivia só com o salário daqui, só com o salário que ganhava da Rede e tinha que levar parte do dinheiro pra almoçar, jantar e merendar, porque não tinha. Mas assim mesmo era bom, tudo era mais barato, o pessoal era mais humano, solidário com as pessoas, sempre o pessoal nessas estação tudo gostava muito de ajudar quando passava.”²⁹⁷

Apenas com a encampação da RVC pela RFFSA em 1957, os direitos trabalhistas dos ferroviários foram alterados. Essa profissão, contudo, foi gradativamente sofrendo a mesma desvalorização que a Linha férrea experimentou, em consequência do crescente interesse na implementação de vias e transportes rodoviários no Brasil a partir do governo Kubitscheck. Mas a

²⁹⁵ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 09.

²⁹⁶ Sobre este tema ver também: RIOS, Kenia Sousa. *O Teatro de Seu Muriçoca: memórias de uma farda*. Fortaleza: Revista de História UFC – vol. 2, n° 3, 2002. ISSN 1676 – 3033.

²⁹⁷ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 7-8.

máquina ferroviária e os homens que a operavam já haviam modificado cidades, criado o seu espaço nelas e transformado a vida, o cotidiano e os sonhos da população.

Por essa razão, a chegada do trem e o próprio funcionamento da ferrovia foi alvo de inúmeras opiniões, fossem elas otimistas ou depreciativas e que ultrapassavam a questão da lotação da Gare. Vários autores na primeira metade do século XX expressam seus pensamentos a respeito do tema em livros, artigos jornalísticos, revistas etc. Não se tratava, no entanto, de ver a via férrea como um mal simplesmente. Mas se temia pela influência que ela poderia exercer sobre os habitantes de um interior quase intocado.

“O inocente trem amarelo
Que tantas incertezas e evidências,
E tantos deleites e desventuras,
E tantas mudanças,
calamidades
E saudades haveria de trazer.”

Gabriel Garcia Marques
Cem anos de solidão

Capítulo III - O trem transforma as percepções

3.1 - O Passo do Trem descompassa o Sertão

Não era apenas o tamanho assustador da máquina férrea que causava medo às pessoas que com ela se deparavam, especialmente pela primeira vez, mas assustava também – a alguns – pelo que ela poderia proporcionar. O trem, com seus diversos ritmos, foi responsável por inúmeras polêmicas e não poucas discussões de intelectuais brasileiros e cearenses, que não deixavam de ser ritmos ou pausas provocados por ele.

No Ceará, durante os anos em que o fluxo das chuvas não era satisfatório, diversas atitudes foram postas em prática com o objetivo de amenizar o sofrimento das pessoas diretamente prejudicadas pelos flagelos das secas. Os sertanejos ou flagelados²⁹⁸ passaram a ser pauta freqüente em discussões que diziam respeito aos assuntos mais urgentes da nação.

Entre os encaminhamentos tomados pelo Governo Imperial, que tiveram início na década de 1870, há a implementação de obras públicas de bastante vulto, como por exemplo, a construção de grandes açudes em algumas localidades do interior do estado.²⁹⁹ Com tais obras pretendia-se assegurar a possibilidade de um grande local para armazenamento de água

²⁹⁸ Este termo provavelmente tem sua origem relacionada durante os períodos das grandes secas nos quais diversos sertanejos migravam para outros locais, como a capital, e neles chegavam bastante maltratados pelas intempéries do tempo, da fome e das longas jornadas.

²⁹⁹ Como o açude Cedro localizado próximo a cidade de Quixadá, na região do sertão central, que teve início no final do século XIX e somente foi concluído nas primeiras décadas do XX.

das chuvas, com o objetivo de nos anos secos haver o suficiente para garantir a sobrevivência de homens e rebanhos.³⁰⁰

Além da edificação das pequenas e grandes represas, as autoridades públicas se empenharam na construção de duas Estradas de Ferro que percorressem o Estado do Ceará.³⁰¹ Ambas as Estradas utilizavam a denominação do ponto limite da primeira etapa de suas construções: sendo a Linha Sul intitulada Estrada de Ferro de Baturité e a Norte, Estrada de Ferro de Sobral. A primeira tinha início em Fortaleza e término em Crato e a Estrada de Sobral possuía igual origem e ponto final na cidade de Oiticica.³⁰²

Na cidade do Crato, após a experiência de alguns anos de crise pela ausência de chuvas, a notícia do prolongamento da via férrea de Baturité em 1903 foi recebida com grande entusiasmo. A novidade chegou à cidade por meio de um telegrama publicado na primeira página do jornal *A Liça*, que circulou na referida localidade nos primeiros anos do século XX. Tal periódico teve sua primeira edição em 08 de julho de 1903 e apresentava-se como um *Órgão literário e noticioso*. Era produzido por um grupo de intelectuais cratenses que se auto-intitulava Clube Romeiros do Porvir, entre eles José Alves de Figueiredo, como redator.³⁰³

A nota intitulada 'A via férrea' evidenciava momentos difíceis em virtude da falta de chuvas, por meio da construção da idéia da seca como um cruel algoz e a ferrovia como a única possibilidade de salvação. Conforme:

“Um telegrama dirigido de Fortaleza para a << Cidade do Crato >> trouxe-nos a feliz nova de haver o governo federal resolvido prolongar a via-ferrea de Baturité como medida atenuante das agruras da secca, tendo já, para este fim, aberto os necessários créditos. Só por efeito de huma inspiração divina poderia o senhor Rodrigues Alves ter esta generosa lembrança. Em outras circunstâncias estando o Ceará a gozar os seus proventos, abundante e prospero, seria isto apenas uma promessa de um passo mais agigantado no caminho do progresso.

³⁰⁰ Ver mais em POMPEU SOBRINHO, Thomas. *História das Sêcas – Século XX*. Monografia n.º 23 – 2.º vol. Ed.ª Batista Fontenele. Instituto do Ceará. Fortaleza, 1953.

³⁰¹ O estudo relacionado a via férrea no Ceará deve considerar alguns aspectos como a íntima relação que os trilhos tiveram com as secas na região. tão grande era a afinidade de seus objetivos que apenas uma Secretaria do Governo cearense era encarregada de ambas: Ministério de Viação e Obras Públicas .

³⁰² A cidade de Oiticica é a última parada da Estrada de Ferro de Sobral em território cearense, os trilhos, porém, prolongavam-se pelo interior do Estado do Piauí.

³⁰³ Apenas dois números deste jornal foram arquivados, cujos exemplares se encontram no Setor de Microfilmagens da Biblioteca Pública Menezes Pimentel.

Mais hoje, na quadra difficil e abrolhosa que vamos atravessando, como Christo com os pés em sangue a caminho do Golgotha, é um auxílio que nos envia, complacente e bom, o patriótico Presidente da Republica, não obstante a elle termos direito.

Não é o pensamento de que, decorridos poucos anos, o sibillo da locomotiva venha nos despertar desta apathia e insipidez em que vivemos, peculiares aos logares atrasados, trazendo nos a civilização com suas mil e variadas sugestões, que nos faz mover a penna em estos de enthusiasmo.

Não. É um sentimento inteiramente humanitário. É a lembrança de nossos irmãos e nós mesmos não precisarmos sahir estugados em busca de exílio onde mil vicissitudes amargas, oporobrios e até a escravidão nos esperam, a nós que nascemos livres em um torrão onde tudo é livre como o vento (permitam-nos paraphrase-ar o poeta), e encontramos nas asas da terra natal o socorro de que precisamos. (...).³⁰⁴

Na notícia de jornal acima podemos perceber que o anúncio do possível prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité até a cidade do Crato tem ressonância bem mais significativa em relação aos efeitos da seca do que mesmo a idéia de progresso, que para muitas pessoas, anos mais tarde, se torna praticamente sinônimo de ferrovia. No entanto, o autor da nota não se abstém de salientar que o sibilo da locomotiva traz consigo progresso para a região alcançada pelos trilhos; não sendo possível este benefício à cidade apenas pela incidência de secas que transformavam os lugares atrasados, em calamitosos. Ao trem, nesse contexto, ficava apenas a função de socorro as vítimas.

Segundo Tyrone Apollo Pontes Cândido em seu livro *Trem da Seca*, a implementação das inúmeras obras de combate aos efeitos das estiagens pelo governo não tinha somente um caráter assistencialista em relação aos habitantes da região atingida pelo fenômeno. Havia também uma problemática que incomodava as autoridades públicas cearenses: a quantidade exorbitante de flagelados que, após longas e penosas caminhadas, alcançavam a capital num ritmo cada vez mais intenso.³⁰⁵

Dentre os que chegavam, havia aqueles que, não possuindo nenhum tipo de vínculo familiar ou amistoso com algum morador da cidade que lhes acolhesse em sua casa, findavam por se estabelecer sob a sombra de árvores. Nestes locais, viviam sem qualquer infra-estrutura ou condições mínimas de

³⁰⁴ 'A Via-ferrea' - *A Liça*, 22 de julho de 1903, num. 03, anno 01, p. 01.

³⁰⁵ CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da Seca: Sertanejos, Retirantes e Operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

higienização, assuntos caros à época. E os indivíduos que estavam submetidos a esta situação eram grande parte do contingente que alcançava a cidade.

Esta situação foi progressivamente preocupando as autoridades municipais e estaduais que viam nestes aglomerados possíveis focos de surtos endêmicos, pois, os indivíduos miseráveis, que viviam nestes locais sem qualquer organização sanitária, favoreciam o surgimento de doenças contagiosas, como foi o caso da peste de varíola. Por outro lado, havia o fato das autoridades públicas e sanitárias estarem também empenhadas em dotar a capital cearense com ares que a traduzissem como moderna. De forma que se fazia urgente a existência de serviços em que se pudesse deter o maior número de pessoas no interior do Estado.³⁰⁶

O trem surge neste momento como uma alternativa viável para amenizar os efeitos causados pelo grande número de pessoas que chegava a Fortaleza e se avolumava ao longo das ruas, criando verdadeiros cortiços a céu aberto. Paradoxalmente, o trem que surge, em parte, como uma medida para ocupar os flagelados, favoreceu, em contrapartida, o deslocamento mais rápido das populações interioranas em direção ao litoral. O êxodo de pessoas que fugiam da fome e da morte em direção a Fortaleza intensificou-se consideravelmente com a penetração da ferrovia no interior cearense, especialmente a partir de 1926 – quando foi inaugurada a estação que põe termo a Estrada de Ferro de Baturité situada na cidade do Crato a 600Km da capital.³⁰⁷

O temor de uma rebelião dos flagelados que chegavam com fome e esfarrapados à capital obrigou as autoridades do estado a tomarem algumas providências para controlar a situação, ou especificamente, os retirantes. O fizeram tomando como pretexto a necessidade de medidas que pusessem em prática os valores da caridade cristã em relação aos mais necessitados. A esse respeito Kenia Sousa Rios afirmou que,

“(...) o discurso de socorro aos flagelados, na seca de 1932, pretendia indicar uma preocupação com a ‘civilização’ desses indivíduos. Nos jornais, nota-se a constituição de um projeto que se mostra com

³⁰⁶ Sobre o embelezamento urbano da cidade de Fortaleza ver mais em PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: Reforma Urbana e Controle Social (1860-1930)*. 3. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2001.

³⁰⁷ *O Nordeste*, 17 de fevereiro de 1932, p. 02.

intenções de disciplinar os retirantes, levando-lhes, em certa medida, a ordem e a moral que também a cidade dos ricos queria para si. Nesses enunciados, publicados sobretudo a partir de abril, não se apresenta um projeto que pretenda apenas isolar flagelados em locais de aglomeração. Vislumbra-se uma cidade que se quer revestida de pretensões modernizadoras, reprovando propostas que não se apóiem em elementos humanitários ou humanizadores. Nos jornais e em alguns documentos oficiais da época, o projeto, nem sempre bem definido, tenta enfrentar ‘o problema dos retirantes’ a partir de um discurso que pretende garantir o controle e o disciplinamento dos corpos na medida em que busca ser humanitário e civilizador, ou seja, moderno, em sintonia com o progresso”.³⁰⁸

Entre as medidas de assistência aos vitimados pelas secas – e tentativa de controle dos mesmos – havia a utilização da força de trabalho dos sertanejos em serviços tanto na capital do Ceará como em diversas obras públicas espalhadas pelo interior do Estado. Segundo Rios, *muitos desses sertanejos representavam uma mão-de-obra quase gratuita na construção e restauração de calçadas, calçamentos, casas, entre outras obras de melhoramento urbano*.³⁰⁹

A edificação de sete campos de concentração distribuídos entre a capital e o sertão central cearense foi outra forma encontrada para manter os retirantes sob controle. Os aldeamentos estavam divididos entre os municípios de Ipu, Quixeramobim, Senador Pompeu, São Mateus, Crato e dois em Fortaleza. Nestes locais eram recolhidos homens, mulheres e crianças que fugiam das estiagens, os quais teriam direito a comida e assistência médica. Mas, em contrapartida, viveriam sob a vigilância rigorosa de guardas, sem, inclusive, poderem ausentar-se sem a devida permissão.³¹⁰

A observação dos retirantes que chegavam a capital e conhecimento dos efeitos causados pela escassez de chuvas no interior cearense interessaram diversos intelectuais. Deste interesse surgiram estudos que resultaram na publicação de artigos em revistas e jornais; bem como de alguns livros, entre os quais, *História das Secas no século XX* publicado em 1953, por Thomaz Pompeu Sobrinho, membro do Instituto do Ceará.³¹¹

³⁰⁸ RIOS, Kenia Sousa. *Campos de Concentração no Ceará: Isolamento e Poder na Seca de 1932*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2001, p. 31

³⁰⁹ RIOS, Kenia Sousa. Op. Cit, p. 24.

³¹⁰ Idem, p. 41.

³¹¹ A obra deste engenheiro é resultado da visita que fez à região sertaneja com a obrigação da construção de açudes. Nela, se refere a evolução das edificações, mas, sobretudo, descreve o

O Instituto do Ceará não foi o único órgão a se preocupar com a seca, seus flagelos e as atitudes tomadas para amenizar suas conseqüências ou documentá-los. Cerca de um século antes do lançamento do livro de Thomaz Pompeu Sobrinho, o Governo Imperial havia enviado algumas Comissões Científicas³¹² ao Nordeste do Brasil, e mais especificamente ao Ceará. Estes grupos eram, em geral, formados por estudiosos naturais e vinham para a região com o intuito de empreender um estudo sobre as causas da grave escassez de chuvas que assolava a região.

Nestas viagens, os estudiosos que eram designados para o trabalho possuíam cada um a tarefa de avaliar um aspecto da região, fosse ele climático, mineralógico etc, e deveriam, ao cabo de suas análises, enviar ao Governo Imperial um material que consistia basicamente num relatório com as investigações empreendidas que seria publicado no final dos trabalhos de levantamento de dados e deveria ser útil ao estudo sobre os problemas causados pelas secas com vistas a evitá-los.

No entanto, quando os trilhos alcançaram a cidade do Crato a região passava por uma trégua no que diz respeito à escassez de inverno. Segundo Joaquim Alves, em artigo publicado na *Revista do Instituto do Ceará* intitulado *O Vale do Cariri*, nos últimos anos da década de 1920 “os invernos foram escassos nos sertões pernambucanos, paraibanos e riograndenses do norte, enquanto no Cariri a colheita ultrapassava a expectativa (...)”.³¹³ Provavelmente, por este fato os signos de progresso tenham cintilado com maior brilho nos discursos sobre o 08 de novembro de 1926 veiculados em jornais e revistas.³¹⁴

que observa – sertanejo, clima, região etc – e imprime sua compreensão sobre o que percebe e estranha.

³¹² A Comissão científica se resumia num grupo de estudiosos subdividido em cinco seções: botânica, geológica & mineralógica, zoológica, astronômica & geográfica e etnográfica & narrativa; sendo coordenada, respectivamente, por Francisco Freire Alemão, Guilherme de Capanema, Manoel Ferreira Lagos, Giacomo Raja Gabaglia e Antonio Gonçalves Dias. Tais pesquisadores viajaram por todo o Ceará, passando pelo Cariri, chegando até a vila de Exu em Pernambuco estudando as condições físicas do território e observando peculiaridades. Parte destes escritos tiveram publicação financiada pelo governo do Ceará em 2006, conforme: Guilherme Schurch de. & GABAGLIA, Giacomo Raja. *A Seca no Ceará*. Fortaleza: Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, Museu do Ceará, 2006. & ALEMÃO, Francisco Freire. Op. Cit.

³¹³ ALVES, Joaquim. *O Vale do Cariri*. In: *Revista do Instituto do Ceará*, 1945, p. 110.

³¹⁴ Provavelmente também pelo fato de se haver alcançado a região caririense, famosa por sua riqueza proveniente, em grande parte, da significativa quantidade de engenhos de rapadura funcionando em seu território, conforme visto.

Nas narrativas orais, a seca também não goza de centralidade. A temática é rapidamente aludida por Lindemberg de Aquino que afirmou: *‘nas épocas de seca o trem se mostrou muito eficiente porque transportava alimentos e chegou a transportar água do Crato para Fortaleza.’*³¹⁵ Vicência Agostinho, porém, narrou uma relação mais estreita entre o transporte ferroviário e os períodos de estiagem. No entanto, prefere fazê-lo em relação à seca ocorrida em 1932 e o Campo de Concentração construído na cidade do Crato, porque, explicou a narradora, no Ceará *“tinha seca. Mas aqui no Crato, só houve essa seca em 32, só houve essa seca”*.³¹⁶

Neste ano, segundo Kenia Rios, *“os flagelados caminhavam longos trechos a pé procurando uma estação de trem”*.³¹⁷ Nesse sentido, nas plataformas férreas aglomerava-se um grande número de pessoas que tentavam abandonar o interior em direção a capital, situação que se repetiu, pelo menos, até a implementação dos Campos de Concentração. Vicência Agostinho, que morava próximo à estação de trem e visitou a Concentração de flagelados situada no Crato, relembrou:

“(…) mandavam o trem chei, chei de alimentação, muito café, saca de café, arroz, feijão mulatinho do melhor que tinha, um tal dum gramichó. Era animado lá no Buriti o Campo, Campo de concentração. Todo dia a gente ia lá olhar o Campo, aí, morreu muita gente nesse tempo, e era animado. O povo tocando violão, cantando, no Campo de concentração.”³¹⁸

Este período parece não representar para a entrevistada uma época triste. Suas palavras indicam, ao contrário, fartura de alimentos e diversão, ainda que considerando o sofrimento de alguns. As visitas ao Campo, como chamava, costumavam ser diárias. O local, segundo ela, *“era um horror de barraca, aquelas barraquinha de palha, tinha diversão, tinha gente tocando violão, outros cantando, outros morrendo”*. Todavia, D. Vicência sabia que o local era também foco de enfermidades, pois *“O povo adoecia, mucurana era só onde tinha. (...) Piolho nojento [explica]. Quando ia pra lá, que chegava, mãe escaldava a roupa pra num pegar”*.³¹⁹

³¹⁵ Entrevista feita com João Lindemberg em 25 de fevereiro de 2006 às 14:00h, p. 03.

³¹⁶ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 05.

³¹⁷ RIOS, Kenia Sousa. Op. Cit, p. 10.

³¹⁸ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 02.

³¹⁹ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 07.

A agremiação de sertanejos nas construções de obras públicas, bem como nos Campos de Concentração de flagelados indicavam os parâmetros do ideal de organização pretendida para o Estado. No que se refere a Estrada de Ferro, pela propriedade de transportar cargas e pessoas, trouxe uma diversidade de outras percepções para a população que sentia essas transformações.

Assim, a partir da ferrovia surge a percepção de um outro Ceará, desconhecido, proposto por uma nova geografia, a dos trilhos. Contudo, não implica dizer que apenas as pessoas que nunca se deslocaram da localidade teriam a oportunidade de conhecê-lo. Mas era desconhecido porque desde então, era visto por um ângulo totalmente inédito: a janela do trem, cujas imagens se formavam e desmanchavam com uma rapidez jamais vista. Os caminhos passaram a seguir um itinerário predeterminado pela seqüência dos trilhos recortando o Ceará, que percorriam não mais de cidade a cidade, mas seguiam de estação a estação.

O avanço da Linha de Ferro pelo interior do Brasil e, nesse caso, do Ceará, não impactou somente as pessoas que se deparavam com a máquina. Foi também motivo de muitas inferências e discussões no meio intelectual – nacional e estadual. Isto em virtude do estreitamento das distâncias entre interior e litoral consideravelmente favorecido com a implementação de estradas que alcançassem o sertão com maior facilidade e rapidez, das quais as ferrovias eram as mais famosas.

A aproximação entre a *hinterlândia* – expressão utilizada pelos escritores intelectuais para designar o interior – e o litoral permitiu também o estreitamento de relações com os habitantes do sertão. O interesse sobre estes homens estimulou uma maior análise e descrições por diversos estudiosos, como também provocou inquietações em torno das conseqüências que este estreitamento poderia implicar.

É possível perceber em autores como Euclides da Cunha, através de sua obra *Os Sertões*, a sugestão de uma noção do homem sertanejo como um indivíduo que era diferente dos habitantes litorâneos. A desigualdade entre os dois, segundo o autor, consistiria no fato de que o homem da capital teria já uma influência significativa dos costumes e hábitos ocidentais, ou mesmo europeus. Portanto, seus valores e costumes podiam ser compreendidos como

uma simbiose entre os princípios brasileiros e estrangeiros. O sertanejo não, “*O sertanejo é, antes de tudo, um forte. Não tem o rachitismo exaustivo dos mestiços neurasthenicos dos povos do litoral*”.³²⁰ Resguarda em sua virilidade e coragem um Brasil de homens valentes que lida dia-a-dia com seus rebanhos e plantações.

O interior seria, por assim dizer, o guardião de um ‘Brasil puro’, livre de qualquer mácula da civilização. O lugar do homem forte que conserva seus costumes não influenciados por outras culturas e, por isso mesmo, são brasileiros de fato.

Esse debate não escapou ao meio intelectual cearense. Dentre os que apresentaram idéias semelhantes às descritas por Euclides da Cunha pode ser citado Thomaz Pompeu Sobrinho, o qual afirmou no seu livro *História das Secas* que os trilhos não exerceriam boa influência para o povo sertanejo, ou matuto. A Estrada de Ferro se tornava perniciosa na visão deste escritor à medida que colocava os interioranos em contato com os vícios apenas vistos na civilização em prejuízo dos costumes rurais, entendidos como brasileiros.

A estiagem é denunciada, em parte, pela configuração das terras e dos animais da região atingida: o solo seco, as folhagens amarronzadas, os rios desaparecidos, bem como a desnutrição e definhamento dos corpos dos animais (e humanos também). Tudo isso contrastando com os períodos em que havia chuvas.

Ao lembrar a fartura que os sertanejos tinham apenas na agricultura e nos rebanhos, Pompeu Sobrinho afirmou com ares de nostalgia que

“Ainda, naquele tempo, nem as vias-férreas nem as de caminhão haviam devassado os sertões, que conservaram quase intactas as suas virtudes tradicionais. Somente, a contar de 1920, depois da seca de 1919, com o impulso dado à luta contra as Secas pelo Presidente Epitácio Pessoa foi que aqueles meios rápidos de comunicação integraram parcialmente os sertanejos na órbita da vida social viciosa das cidades litorâneas, emprestando-lhes hábitos de prodigalidades inoportunas e, agravando sobremodo a imprevidência dos meios abastados, com o recrudescimento quase geral de aventuras em terras estranhas e distantes que, desde então, se tornara fácil realizar pela circulação dos caminhões. Outros hábitos dispendiosos e geralmente supérfluos juntaram-se àqueles, criando novas circunstâncias de vida para os sertanejos. Não é possível saber se isto

³²⁰ Trecho da obra *Os Sertões* de Euclides Cunha publicado no jornal *O Nordeste*, 05 de março de 1927, p. 03.

é vantajoso para gente não devidamente educada para semelhante situação.”³²¹

Assim, as inovações tecnológicas eram vistas por estes intelectuais como um elemento nocivo, que percorrendo os sertões, o maculava, e fragmentava não apenas terrenos, mas os costumes e hábitos de mulheres e homens que até então viviam no interior com hábitos diferentes dos experimentados no litoral. Tais costumes, estranhos e ‘resguardados’ no interior logo foram interpretados como brasileiros.

Contudo, esta mácula estava profundamente relacionada à seca, pois, era a calamidade provocada pela escassez de chuvas que imprimia a necessidade de construção de grandes obras como a Estrada de Ferro de Baturité. Foi a desgraça que trouxe progresso para o Ceará, mas este trazia consigo os problemas morais e o deslocamento em massa.

J. C. de Alencar Araripe, na revista do Instituto Histórico, mostrou que ainda em 1973, o debate permanecia:

“(…) Sabe-se, por exemplo, que a Estrada não passou por Icó em virtude da oposição da cidade, temerosa de que o trem arruinasse com as plantações e criações. O mesmo Icó que, anos depois, se oporia a iluminação elétrica sob o pretexto de que o vento Aracati apagaria as lâmpadas.”³²²

Este autor discordou que a locomotiva tenha trazido malefícios à região, opinião que se expressa também pela ironia com que comentou a atitude dos icoenses de não aceitarem os trilhos na sua cidade. Mas, em contrapartida, apresenta outro conceito, de João Brígido, na qual os trilhos são entendidos como pouco benéficos, mas sem a ironia de outrora.

“(…) Em 1916, quando a Estrada alcançava Cedro, João Brígido, o entusiasta dos primórdios, olhava com desalento para a ferrovia, que não aproveitava tanto como se devia esperar e via malefícios que antes não lobrigava. ‘Por agora, ou até então – dizia o jornalista do UNITARIO – ela aproveitará apenas a um comércio raquítico, porque é força reconhecer que, onde se lançam trilhos, só se consegue aglomerar gente vadia, que deixa cair a enxada e corre para os pontos, em que se produz a afluência de homens, entregando-se as pequenas indústrias, principalmente a compras e vendas. A Baturité

³²¹ POMPEU SOBRINHO, Thomas. Op. Cit, p. 35.

³²² ARARIPE, J. C. de Alencar. *A comunicação pelos caminhos de ferro*. In: Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Tomo LXXXVII – Ano LXXXVII. Jan/Dez de 1973, p. 271.

até hoje constitui apenas uma rede de insignificantes estabelecimentos de permutas, enquanto a cultura dos campos vai sendo abandonada mais e mais.”³²³

Entre as décadas de 1850 e 1860 João Brígido foi responsável pela edição do jornal *O Araripe*, jornal editado na cidade do Crato. Nessas páginas, o jornalista publicava textos – alguns de próprio punho – nos quais buscava salientar a importância da agricultura para a região, sobretudo durante o conflito em que agricultores e criadores de gado disputaram a utilização das terras da Serra do Araripe. Na ocasião desta querela, João Brígido afirmou que não se poderia “*Supor o Cariry outra cousa que não um país agrícola por natureza*”.³²⁴ A partir deste veredicto, não se poderia esperar que os trilhos fossem vistos como benéficos pelo redator do jornal *O Araripe*, pois, para ele, tratava-se da preferência por artifícios tecnológicos e costumes urbanos em detrimento de um progressivo abandono da ‘cultura dos campos’.

No periódico católico editado na capital do estado, também foi expressa uma noção semelhante à do jornalista João Brígido. O redator do jornal *O Nordeste*, que preferiu não se identificar, comentou a penetração no interior pelo trem de ferro e a civilização que ele levava consigo como uma mácula para o sertão:

“Ja ouvimos alguém dizer que a civilização viola a virgindade das coisas santas do sertão. Infelizmente, assim é. (...) Como diria o grande bardo bahiano: ‘Agora que o trem de ferro accorda o tigre no cerro e espanta os caboclos nus’, era de esperar que a civilização, penetrando o ambito sagrado das nossas florestas, despertando o caboclo encourado, o titan das nossas matas e taboleiros, fosse levar-lhe, em vez do veneno que o entoxica, a palavra de fé num futuro melhor, a beleza das virtudes civicas e christãs, que tanto adornam a alma e o coração. Em vez disso, entretanto, vão penetrando (*sic*), sertão a dentro, ao lado dos costumes que entorpecem, o romance que modifica e anniquilla o caracter, os vícios tristes e elegantes que embrutecem a alma.”³²⁵

Assim como no entendimento dos demais intelectuais citados, para o redator do jornal *O Nordeste*, se perdia um Brasil desvencilhado dos hábitos ultramarinos, que nada tinha de moderno; e um brasileiro autêntico, voltado a

³²³ Idem Ibidem.

³²⁴ BPMP – Setor de Jornais Microfilmados. *O Araripe*, rolo 51, sabbado, 8 de dezembro de 1855, n.º 24, p. 02, col. 01.

³²⁵ “Com o veneno da Civilização” – *O Nordeste*, 30 de junho de 1937, p. 02.

devoção religiosa, com uma vida mais próxima da natureza, simples, sem requinte nem vaidade. É isso que o autor vê perder-se. Conforme:

“O sertão, que a gente estava acostumado a ver enfeitado de fé, nos corações cheios de Nosso Senhor (...) Aquella alma grande e sertaneja, que o sertão habita e devassa, que com o sertão soluça e com elle gosa as alegrias da vida cantando em cada brolho, murmurando em cada veio d’agua (...) Aquella alma grande como a alma do Brasil mesmo está envenenada pelas canções licenciosas que a civilização leva e conduz (...) É preciso que o homem do matto comprehenda isto, enxergue isto, veja o que se está passando pelo nosso sertão e vae sorrateiramente invadindo-lhe o lar, esse lar cheio de virtudes christãs e onde reside a alma forte mãe brasileira de verdade, essa que tem dado ao Brasil os seus filhos, os seus mais heróicos soldados”.³²⁶

As memórias de alguns entrevistados apresentam uma visão contrária à transcrita acima. Para Raimundo Borges, por exemplo, a civilização da ciência não podia, de maneira nenhuma, estacionar no litoral, devia adentrar o interior, à medida que fosse necessário

“(…) centralizar esse país! Sair do litoral e penetrar o interior! Deixar essa civilização de caranguejo, como disse Frei Vicente do Salvador, na sua história. E a civilização da ciência, civilização só do litoral e o interior ficando desprezado. Quando o interior é a vida do país, é a vida do país!”³²⁷

Guardadas as devidas proporções – já que se trata de um texto datado da década de 1850 e uma entrevista feita em 2005³²⁸ - é possível observar que num ponto os dois textos apresentam concordância. Ambos são partidários do entendimento de que o interior do país, no caso o sertão, era ou é uma espécie de depositário de uma essência brasileira.

Feitas estas inferências, deve-se considerar a problemática que envolve termos como sertão, que a partir de acontecimentos, como é o caso da seca, pode apresentar um alargamento do seu campo semântico e adquirir mais de um significado. Primeiramente, conforme a análise dos autores citados, sertão designa um local ‘intocado’ no Brasil. Uma localidade onde vivem os sertanejos, sustentando-se de sua própria produção (colheitas e criação de

³²⁶ Idem Ibidem.

³²⁷ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 4.

³²⁸ Tal discrepância em relação as datas não inviabiliza a discussão, pelo contrário, se torna fundamental para que compreendamos como a idéia de uma essência brasileira sobrevivendo no sertão e no sertanejo tem se perpetuado.

rebanhos). Em segundo lugar, é preciso considerar o alargamento da noção de sertão a partir da (má) impressão surgida com as pessoas que chegavam a capital, o litoral civilizado, exilados de sua terra pela falta d'água. Geralmente vestidos com farrapos, arranjando-se sob as árvores ou perambulando pelas ruas e praças sem qualquer traço dos costumes civilizados da capital, que ansiava por acompanhar (sempre de muito perto) o ritmo do desenvolvimento europeu ocidental. Provavelmente estes aspectos favoreceram ou mesmo permitiram o entendimento dos sertanejos como um povo inferior, matuto. E, por conseqüência, o sertão se torna o lugar do atraso.

Com a arritmia na freqüência de precipitações, essa região também vai ser entendida como um lugar praticamente inóspito, nocivo à vida humana. Uma terra distante, lugar dos sertanejos, que, para alguns, deveria manter-se intacto. Mas, em virtude das grandes secas que sempre enfrentam seus habitantes e no entender dos autores citados bem como das autoridades da época, passam a necessitar da intervenção dos povos do litoral para continuar sobrevivendo.

O sertão, assim, adquire uma carga semântica que ultrapassa a designação de um espaço físico. É ressignificado no uso cotidiano como algo incivilizado, relacionado a própria conduta dos sertanejos. Dessa forma, extravasa os seus limites no interior do Estado e passa a ser referência de tudo aquilo que não esteja atualizado em relação aos comportamentos apontados como apropriados pelo mundo ocidental.³²⁹

O termo sertão, mesmo com o considerável alargamento do seu campo semântico, está restrito a uma posição dicotômica que o coloca como o antônimo de litoral e tudo o que este venha representar. O primeiro passa a ser sinônimo de atraso e o outro de modernidade. Dois extremos, territorial e semanticamente falando. Para os quais, o trem seria a forma mais eficiente de atração.

Um dos costumes cuja extinção era temida, no bojo dos acontecimentos, era a arte de contar histórias, muito comum nas populações interioranas: conversas *fiadas* durante as noites repletas de 'histórias de trancoso', de contos românticos ou terríveis, historietas com forte presença de

³²⁹ ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a História e a Memória*. Bauru: EDUSC, 2000.

conselhos para os mais jovens e da sabedoria dos mais velhos. Costumes supostamente ameaçados pela tecnologia que o trem inaugurava, trazia e representava, e, anos mais tarde, pelo rádio e a televisão. Assim, progressivamente os contadores de histórias eram sutilmente substituídos pelos romances e novelas veiculados nos jornais, na rádio e, posteriormente, na televisão.

Entretanto, não podemos supor que o homem do sertão assimilasse dessa mesma forma as noções sobre sua condição de sertanejo e o lugar em que vive, ou se considerasse o guardião dos verdadeiros costumes e hábitos brasileiros. De maneira que, se torna fundamental compreender como estes homens assimilaram as inovações tecnológicas das quais o trem era um ícone.

Uma determinada compreensão é possível na própria interpretação das entrevistas. A maneira metodológica de condução das entrevistas³³⁰ é já um indício de que se trata de uma narração que vai além de meras questões a serem respondidas. São, pelo contrário, enredos que produzem uma trama. São contadores de histórias, legitimados pelos seus próprios relatos.

‘Gostam de falar’, a tecnologia não lhes tirou este aspecto. Eles, inclusive, gostam de contar histórias sobre o trem! A máquina ferroviária instiga muitos enredos, é palco de tantas histórias e, principalmente marcou muitas vidas. As narrativas ganham, a partir do trem, as histórias de viagens, aventuras que põem em risco a vida, ou que propiciam um aprendizado a quem escuta, recordam disputas e desavenças ou ainda transforma a própria história da cidade, passando a ser contada numa versão que parte dos trilhos. Além das lembranças, muitas músicas o citam, poemas foram criados em sua homenagem e contos e sonhos perpassados pela plataforma férrea.

Nesse sentido, as narrativas que relacionam o trem com o desenvolvimento intelectual vêm com satisfação o advento da tecnologia. Assim, falar sobre o trem para Alderico Damasceno também significa perceber os interesses que havia por trás da construção da Estrada de Ferro, ainda que os trilhos tenham trazido progresso econômico para a região. Em suas palavras:

³³⁰ Nas quais era cedido ao narrador liberdade para falar e construir seu enredo.

“A penetração do interior, né. Levado por uma força estranha, não resta dúvida, que era o interesse econômico da Inglaterra para recolher a produção do algodão e levar para a Inglaterra. Mas, de qualquer maneira, tem um desenvolvimento do Nordeste e do Brasil.”³³¹

Este trecho da narrativa do entrevistado pode ser considerado um indicativo de algumas mudanças que o tráfego férreo proporcionou, ao menos para este narrador. Suas palavras apontam para a compreensão de Caio Prado Jr em sua obra *Formação do Brasil Contemporâneo* – localizado no centro de uma de suas prateleiras – no qual o autor expõe o que entende como o ‘sentido da colonização’ brasileira, a saber, a exploração da Colônia em benefício do interesse da Metrópole (não necessariamente Portugal, mas no sentido de aquela que explora). Dessa forma, os livros, que Alderico Damasceno comumente comprava na livraria do outro entrevistado Ramiro Maia, os quais chegavam nos carros do trem, influenciam no discurso sobre a ferrovia e sua máquina de ferro. Em outros termos, o trem não aniquilou narrativas e narradores, mas, sob alguns aspectos, os redimensionou. Guardando apenas uma certeza: o trem trouxe progresso. Como também assegurou Raimundo Borges em sua narrativa:

“Realmente o Cariri deu um passo, digamos, de gigante no progresso com a chegada do trem. A nossa região, o Cariri, a mais distanciada do litoral, para não dizer da capital, Fortaleza, aproximou-se e então o Cariri beneficiou-se trazendo do litoral para cá tudo o que era da civilização, a nossa cidade cresceu, o Juazeiro cresceu, Barbalha cresceu, as cidades, enfim, da região cresceram com o apito do trem”.³³²

A divergência que pode haver entre intelectuais e narradores está centrada no fato de ser o progresso nocivo ou não ao homem do interior. É fato que, o trem, ao chegar, transformou percepções, redimensionou relações, transtornou hábitos e costumes. Mas, o que para alguns é visto como perdas, posto que as mesmas relações e situações não são mais possíveis, outros compreendem como avanço.

Para os entrevistados, o progresso que supostamente viria atrelado aos vagões do trem não parecia tão maléfico ao sertão como imaginavam os referidos autores. Suas memórias, expressas nos enredos que criaram no

³³¹ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 04.

³³² Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 01.

decorrer das entrevistas, atestam muito mais benefícios pela ligação entre capital e sertão, do que prejuízos. Raimundo Borges narrando suas lembranças sobre o tema chama atenção para a instrução e o ensino, trazidos nos trilhos:

“(...) porque com a vinda do trem, a vinda de professores, a vinda de prosadores era mais fácil. E eles aqui faziam as suas, as suas etapas ensinando, fazendo, finalmente propaganda da política, das letras e da arte, de tudo enfim, com que diz respeito ao progresso de um povo”.³³³

Huberto Cabral, de seu lado, vê com entusiasmo semelhante as novas possibilidades promovidas pelo tráfego ferroviário: ‘foi uma verdadeira revolução’.³³⁴ Conforme visto anteriormente, estes narradores têm uma ligação considerável em relação às letras. Ademais, é importante observar que a cidade do Crato é, sobretudo, para a elite intelectual cratense, a capital da cultura. Dessa maneira, pode-se compreender porque as lembranças dos mais íntimos a este grupo sejam marcadas, em maior ou menor grau, pela noção de que o Crato se sobressaía em relação aos circunvizinhos no que dizia respeito a cultura letrada.

Suas percepções, contudo, não estão baseadas unicamente na idéia do Crato como a Capital da cultura letrada. O fato de que nos trens eram trazidas uma série de encomendas, entre elas livros, jornais e revistas, também contribui para pensar na ferrovia como uma ‘irradiadora de saber’. Nos periódicos, por exemplo, comumente era registrada a viagem de pessoas ilustres que iam para o Crato de trem. Momentos de longos discursos, como bem apreciavam os ‘embaixadores da capital da cultura’. Tendo ocasião, inclusive, em 6 de agosto de 1935 a visita de

“(...) Padre Helder Câmara, director da Instrucção, o dr. Filgueiras Lima fiscal do Ensino Normal e dr. Plácido Castello representante do sr. Governador do Estado (...) visitaram os estabelecimentos de Instrucção da cidade do Crato colhendo, todos a melhor impressão do progresso intellectual do Crato.”³³⁵

A interpretação mais simples, e, portanto, mais disseminada no imaginário sobre o tema a respeito do que a via-férrea proporcionava, é a de

³³³ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 01.

³³⁴ Entrevista feita com Huberto Cabral em 20 de outubro de 2005 às 14:00h, p. 03.

³³⁵ ‘O Crato hospeda illustres visitantes’ – *O Nordeste*, 6 de agosto de 1935, 05.

que todos esses elementos contribuíram diretamente para o progresso da cidade e um crescimento da população em termos de intelectualidade, e que corrobora com as observações de Huberto Cabral e Raimundo Borges.

Dessa forma, a noção de progresso para a cidade do Crato está intimamente relacionada com o quanto a população é dotada de cultura intelectual: progresso e civilização estavam diretamente relacionados à instrução e ao ensino. É nesse sentido que a ferrovia foi compreendida: como canal aberto para o transporte de intelectuais, de livros, *de tudo enfim, com que diz respeito ao progresso de um povo.*³³⁶

A narrativa de Alderico Damasceno também pontuou a relação entre trem e progresso por intermédio do ensino. Tanto que durante sua entrevista a respeito dos trilhos se percebe a considerável influência da carreira profissional que seguiu durante toda sua vida: a de professor. De maneira que sua narração passa a compor-se a partir, pelo menos, de dois pontos: a máquina ferroviária e sua profissão.

Esse entrevistado, em diversos momentos da sua fala, e fora dela, demonstrou sua afinidade com as letras e os livros, assim como alguns dos outros entrevistados. Mas, num ponto ele se destacou dos demais narradores. Durante toda a entrevista ele quis apresentar-se como alguém inteiramente capacitado para falar sobre qualquer assunto.³³⁷

Antes de ser iniciada a entrevista, pediu-me que o acompanhasse até seus aposentos. Seguimos, então, da sala de sua casa por um corredor pequeno, até chegarmos ao quarto. Nele, havia uma estante que descia do teto ao piso tomando toda a parede de fundo e estava completamente preenchida por livros de história. Fez-me observar ainda que muitos exemplares eram raros e que já estavam esgotados há bastante tempo no mercado editorial.

Logo em seguida me conduziu até seu escritório, improvisado ao lado da garagem da casa. Lá também havia uma infinidade de livros, que, em sua maioria, eram relacionados ao Cariri e à cidade do Crato. Enquanto mostrava seu 'tesouro escondido' reclamava que os livros estavam frouxos na estante o

³³⁶ Entrevista feita com Raimundo Borges em 11 de outubro de 2005 às 10:00h, p. 02.

³³⁷ Nos demais narradores a aptidão para falar sobre o trem é mencionada de forma mais sutil. Alderico Damasceno é bem mais insistente, neste ponto, que todos os outros.

que implicava a falta de alguns deles. Responsabilidade que ele atribuía a sua filha de nome Catarina, também professora de História.

Alderico Damasceno procurou legitimar sua autoridade para falar, primeiramente, apresentando os títulos de leituras na estante. Logo em seguida, no decorrer da entrevista, procurou em diversos pontos da sua narração garantir que se tratava de uma pessoa apropriada para contar uma versão para a história do trem no Crato a partir da sua própria história de vida.

“Então, nesse aspecto de desenvolvimento econômico e social a função do trem foi grande e palpável. Melhor dizendo, positiva! Foi positiva. Tanto é: ‘Doutor, faça o trem voltar!’. E vai voltar e vai trazer benefícios de ordem econômica, social e cultural. Não resta dúvida. Foi um elemento de transposição de tudo isso, não resta dúvida.

Mas agora você quer saber é do aspecto de desenvolvimento econômico e social, não é?

Isabel: De tudo o que o senhor lembrar!

S. Alderico: mas de tudo o que eu lembrar? **E você acha que um velho de 86 anos tem a mente forte desse jeito pra lembrar? Tenho, tenho, eu tenho (rindo).** Lembro de muita coisa, viu. Lembro de muita coisa!”³³⁸

Rodeado por seus livros, sentado na ponta da cadeira, erguendo os ombros, com os dedos apontados para si, a indagação feita, envolvendo sua idade e capacidade de lembrar fatos passados, é já uma forma, ainda que paradoxal, de se colocar como um narrador apto a falar sobre o assunto. Assim como o ato de se colocar à disposição para palestrar sobre qualquer aspecto que os trilhos pudessem assumir.

Em outros momentos pegou-me de surpresa: tão importante era indicar sua autoridade no assunto, que interrompia o seu enredo abruptamente.

“Pois é, e no Aracati meu pai era funcionário público e foi transferido para Lavras da Mangabeira, né? Mamãe, muito religiosa... **Vai ser cumprida viu, a entrevista...**

Isabel: Eu tenho bastante fita aqui.

S. Alderico: **Tem fita, pois emende fita, viu. Eu gosto muito de falar,** aproveitando a oportunidade eu falo demais, chega lá na praça:

-Alderico, tu fala demais!

-Deixa eu falar, home!”³³⁹

³³⁸ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 4. [Grifo meu].

³³⁹ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 02. [Grifo meu].

Também utilizou episódios vividos em seus momentos como professor de História para reafirmar sua desenvoltura na oralidade. Alderico Damasceno, logo no início da entrevista, assinalou que foi ‘pegado de surpresa’, como acontecia nas reuniões da Faculdade quando lecionava na disciplina de História Econômica no curso de Economia na Faculdade de Filosofia do Crato, atual Universidade Regional do Cariri – URCA:

“Eu fui professor de história. Eu na, na faculdade, eu sempre era pegado de surpresa – vou usar aqui pegado mesmo porque eu tenho horror ao termo pego. Porque pra mim não existe, só existe pegado (com ênfase). Porque eu ouvi foi uma dos maiores professores de São Paulo, aí ele botou foi o pau em cima deste pego. (...).

Eu nunca... cheguei a uma reunião da faculdade, me chamaram para uma solenidade da Economia, aniversário da Escola de Economia, aí eu cheguei e me disseram assim:

- Alderico, você pode dizer alguma coisa sobre a Escola de Economia e tal, tal, tal.

Aí eu digo:

- O quê? Agora?

Aí eu cheguei no púlpito e lotado aquele salão da universidade aí eu abri:

- Eu fui pegado de surpresa! (...).³⁴⁰

Através das lembranças que tem, este narrador conta as percepções que seu corpo teve no contato com a máquina ferroviária. Um contato intercedido pelos seus sentidos e que o prendia ao mundo. Não apenas este, mas todos os narradores, assim como qualquer pessoa ao se lembrar o faz a partir do que viu, do que ouviu, do que expirou, do que saboreou, do que sentiu. E, a partir de então, parte para construir enredos que expliquem ou justifiquem para si mesmos o que aqueles sentimentos indicam ou indicavam.

Mas, é, sobretudo, a partir de suas experiências como professor que Alderico Damasceno narrou suas memórias sobre o transporte ferroviário. São elas que vão permear seu enredo e conceder eixo a sua trama. Quando interpelado a falar sobre suas memórias a respeito da ferrovia, Alderico Damasceno arriscou uma argumentação que excede ao senso comum. Afirmou que, além de um desenvolvimento econômico, o trem foi responsável por um desenvolvimento mental dos habitantes interioranos:

“E pra mim o trem, tinha para a criança, para o jovem, né, mostrava coisas boas. Porque não tinha aquela pressa do automóvel de hoje,

³⁴⁰ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 01.

do caminhão de hoje, né. A gente passava pelas cidades, demorava um pouco nas estações, via um pouco da cidade, o movimento das cidades. E aquilo era, provocava curiosidade na gente e servia, de qualquer maneira, para o desenvolvimento mental da criança, do rapazinho ou do adulto que nunca tinha andado de trem, vendo estas cidades que marginavam a estrada, né. Era bom demais para a evolução mental do rapaz, do formando, de qualquer pessoa, até de adulto e velho. Quem nunca andou ia conhecer, passando por estas cidades interioranas do Ceará. (...)”³⁴¹

De acordo com sua narrativa, as viagens de trem, apesar de serem um momento de instrução, não deixam de representar um instante também de lazer. A oportunidade de viajar em um transporte que não tem a pressa do caminhão permite, segundo ele, um adiantamento cultural, pois conhecer outros locais, outros costumes, ou mesmo aspectos naturais concorriam para o desenvolvimento mental da criança, do jovem, do adulto e do velho. Algo que é considerado mais importante do que um crescimento econômico, posto que diz respeito à intelectualidade, elemento que, na farta produção bibliográfica da região, era o fator de diferenciação da cidade em relação às circunvizinhas.

“Pois é, então o trem é, não vou falar agora dos aspectos de desenvolvimento econômico, mas do aspecto mental, social e cultural, né. Porque ao mesmo tempo era um fator de relacionamento, de mostragem de outras paisagens sociais, outras paisagens políticas. E a gente passava pela cidade e criava uma imagem, imperfeita, mas criava uma imagem de qualquer maneira, não é. A gente criava aquela imagem de tal cidade: Aurora, Lavras, Quixeramobim, Iguatu e isso e aquilo outro. E ficava na mente da pessoa. Tanto adulto, quanto criança, como estudante. Era boa a viagem. Então, pra mim era instrutiva. Eu, pelo menos, naqueles cortes, ficava olhando os cortes das barreiras pra ver o aspecto geológico da formação. Aí eu levava um ponto de curiosidade até a isso, quando passava nas barreiras, nos cortes, como a gente chamava na Linha de ferro. Até isso me atraía! Pra ver a constituição daquela massa de terra ali naquele momento, daquela Serra que foi cortada. E eu ficava olhando. Então, nesse aspecto de desenvolvimento econômico e social a função do trem foi grande e palpável. Melhor dizendo, positiva! Foi positiva.”³⁴²

Conforme visto em notas de jornais citadas anteriormente, à época da chegada da ferrovia na cidade do Crato, surgiram idéias de que aquele acontecimento seria fundamental para o crescimento citadino.³⁴³ Certamente estas notícias influenciaram a opinião de muitos cratenses, mas, Alderico

³⁴¹ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 03.

³⁴² Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 3.

³⁴³ Conforme notícia já citada no primeiro tópico – ‘O Regosijo que causou no Cariry a chegada do lastro ao Crato’ – *Diário do Ceara*, 26 de outubro de 1926.

Damasceno não se limitou a comentar apenas os benefícios implícitos nestes acontecimentos, pelo contrário.

Também é importante observar que o desenvolvimento mental não era algo relacionado apenas aos estudos, o contato com outros hábitos também é percebido pelo narrador como um elemento significativo para o desenvolvimento mental do povo. Nesse sentido, observar outros costumes auxiliaria muito, segundo o narrador, a compreender o mundo. Viajar de trem poderia, então, ser entendido como a experiência ‘empírica’ que colocava em prática – ou complementarria – o que se aprendera em livros e aulas ou por conselhos. Para exemplificar, o narrador fala sobre a diversidade de culturas:

“Uma vez eu viajava para Fortaleza e, cons uns colegas, uns cinco ou seis, e quando passávamos lá em Missão Velha... aí dois cidadãos de mãos dadas... aí a turma de dentro do trem começou a mangar. Eu digo:

- Não, é hábito. É costume.

Uma coisa dife... dois homens de mãos dadas, e a turma, mas era hábito. Se eu era seu amigo, andava de mão dada, homem com homem (rindo). Aí a turma de estudante mangou, né. Eu digo:

- Não, é costume mesmo de interior, se faz assim.”³⁴⁴

Certamente a máquina ferroviária mexeu bastante com as impressões de Alderico Damasceno tanto que só consegue falar sobre o trem com muito entusiasmo. O seu enredo é construído a partir de suas lembranças de forma que a maneira encontrada por ele para descrever os impactos sentidos, vividos ou sonhados com o trem culmina na compreensão de um desenvolvimento mental proporcionado pelos trilhos.

Em outros narradores, como Huberto Cabral, Raimundo Borges e Lindemberg de Aquino, também se percebe a existência de uma compreensão que relaciona o trem ao progresso intelectual cidadão. No entanto, para eles essa relação diz respeito a benefícios trazidos pelo comboio férreo para dentro da cidade: revistas, jornais, livros, novos professores, etc. Para Alderico Damasceno, o transporte ferroviário é instrutivo, sobretudo, porque tem a função de tirar o indivíduo de dentro do seu arraial e lhe apresentar novidades e experiências inéditas e sempre instrutivas.

Ao contrário do que previram os autores citados, o trem não destruiu ‘o narrador’ do interior cearense, mas lhe concedeu enredo para que novas

³⁴⁴ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 3.

histórias fossem por eles contadas. Nestas lembranças há a idéia sempre acalentada de que o movimento do trem traria o desenvolvimento para a cidade. Sua chegada seria um enorme avanço no projeto de apresentar a urbe como moderna. Não obstante, as memórias abandonam a máquina ferroviária e os trilhos e reconstroem suas certezas de forma que o trem também apresenta um sabor amargo na boca. Estas impressões surgem quando o transporte férreo é compreendido também como uma ameaça à vida. A partir deste momento o trem adquire feições contraditórias e lembrá-lo se torna, em certa medida, angustiante.

3.2 - O Monstro de Ferro: “Mas isso eu não gosto nem de me lembrar”

A locomotiva atrelada a vagões de passageiros e de cargas carregava junto de si outros aspectos além das promessas de melhorias e bons momentos. Por diversas vezes, a malha ferroviária e sua máquina se transformaram em alvos de medo e até revolta. Nestas ocasiões, o que estava em pauta eram os acidentes – muitos foram fatais – ocorridos na Linha Férrea.

Nas entrevistas são verificadas histórias sobre desastres envolvendo a ferrovia. Não são espontâneas. Em todos os casos, os narradores precisaram ser interrogados a respeito para que houvesse alguma alusão neste sentido. O que se percebe é uma determinada resistência em lembrar os acidentes ocorridos ao longo da via férrea. Suas memórias seguem, geralmente, uma lógica contrária, que percorre um caminho de grandes melhorias proporcionadas pela chegada do trem. De modo que, ao serem interrogados sobre acidentes nos trilhos, alguns esquivaram-se e tentaram negá-los. Como Lindemberg de Aquino,

“Não, não tinha muito acidente, não. Era raro. Mas quando tinha era grande demais. Teve vários acidentes ao longo da Estrada que impediram a viagem normal do trem cinco ou seis dias, enquanto desatrelava os vagões e desimpedia a pista”.³⁴⁵

É fundamental esquecer. Com Nietzsche e Proust³⁴⁶ se inicia uma compreensão da memória na qual o esquecimento é considerado parte integrante. Longe de ser entendido como uma falha da lembrança, o ato de esquecer adquire sentido positivo. Ele é necessário para que o homem não se torne um escravo do passado e da memória. Mas também porque “*a força do*

³⁴⁵ Entrevista feita com João Lindemberg em 25 de fevereiro de 2006 às 14:00h, p. 03.

³⁴⁶ Até a idéia de positividade do esquecimento expressa em Nietzsche e Proust, o ato de esquecer era fortemente relacionado a falha de memória, sobretudo para o pensamento grego clássico e uma extensa tradição racionalista que valorizavam a memória-conhecimento. Somente com a crítica a este vínculo realizada pelo pensamento moderno com Bergson e Proust foi possível a construção de novas percepções da memória, como também do esquecimento. Cf: SEIXAS, Jacy Alves. Comemorar entre memória e esquecimento: reflexões sobre a memória histórica. In: História: Questões e Debates, Curitiba, Editora da UFPR, n. 32, jan/jun, 2000, p. 75-95.

esquecimento se sobrepuja a memória” permitindo que os narradores retornem aos mesmos locais que um dia causaram dor.³⁴⁷

Dessa forma, o esquecimento dos narradores acerca dos acidentes que ocorreram ao longo dos trilhos da Estrada de Ferro de Baturité indica que estes eventos são significativos para eles, porém constrangedores. Por isso, preferem deixá-los em “*recipientes fechados*”³⁴⁸ de suas lembranças. Mesmo porque tais recordações não combinam com a imagem de glamour construída para o trem ao longo das narrativas. Nesse sentido, foi necessário recorrer em alguns momentos a outras fontes, como jornais e relatórios da Rede de Viação Cearense, para uma compreensão a respeito destes eventos e do esquecimento empreendido sobre eles.

Nas memórias de Alderico Damasceno há uma reação semelhante a expressa por Limdenberg de Aquino em relação as fatalidades ocorridas na Linha férrea. É uma face caótica do trem para ambos, que, em certa medida, ainda os assusta. Uma faceta que este narrador chama de *nefasta*.

“Não... matava, viu. Eu mesmo fui testemunha de uma morte terrível. Eu ia no trem, aí em Lavras pegou um cidadão a cavalo. Ele ia mesmo num corte. A gente chamava corte aqueles que corta quando tem que passar nas montanhas, nas serras, né, nos morros. O pobre do rapaz, eu tive pena, ele levava o sapatinho pra filhinha dele. Levava a carta de ABC. Ô rapaz, aquilo me chocou tanto, o trem matava muito.”³⁴⁹

Alderico Damasceno que louvou a ferrovia pelo desenvolvimento mental que a máquina férrea proporcionava passa a considerá-la sinistra. Os trilhos do avanço tecnológico adquirem uma face ofensiva à vida humana. Fatos que ele relata em aceitar, mas que, na construção de sua versão, não pôde desconsiderar. Ademais, há nas palavras do entrevistado uma constatação talvez mais trágica do que mesmo o atropelamento do cavaleiro. Esta se resume na noção de que o trem do progresso trazia atrelado aos seus vagões a morte. Todavia, a indignação do narrador não se baseia no acidente em si, mas na perda que ele produz.

A vítima era *um cidadão a cavalo*. Ou seja, alguém que deveria ser beneficiado pelas vantagens que a ferrovia permitia, e somente ser alcançado

³⁴⁷ SEIXAS, Jacy Alves. Comemorar entre memória e esquecimento. Op. Cit. p. 84.

³⁴⁸ Idem, p. 88.

³⁴⁹ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 10.

pela civilização que ela proporcionava, nunca pelas rodas de sua máquina. A morte do cavaleiro, com a carta de ABC, também anunciava a proximidade do perigo de acidentes trágicos para todos os moradores do interior. Se antes estes desastres eram vistos apenas nos jornais, eles, a partir de então, se avizinhavam. Segundo Alderico Damasceno, “depois de tudo os trilhos eram nefastos, profundamente danosos”.³⁵⁰

Todavia, enquanto os acidentes eram relegados ao esquecimento pelos narradores, nas páginas dos jornais eles eram transformados em grandes acontecimentos.³⁵¹ Nos periódicos as notícias de desastres férreos ocorridos em todo o país se repetiam e auxiliavam na construção de uma imagem de terror em torno da ferrovia. As manchetes anunciavam, com algum apelo pela própria natureza do ocorrido, o impacto de acontecimentos desta monta, como podemos observar:

Figura 1 – Manchetes de jornais: acidentes envolvendo o trem



Figura 01 – Manchetes noticiando tragédias e desastres ferroviários.

³⁵⁰ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 11.

³⁵¹ Como o esquecimento é imperioso no que diz respeito aos acidentes para os narradores do trem no Crato, a busca por indícios foi paulatinamente direcionada para outros registros como os jornais editados na capital do Estado e processos criminais produzidos no Crato.

Em alguns casos, as notas jornalísticas aproveitavam a revolta popular em relação a máquina férrea gerada a partir do evento. Como ocorreu em 25 de fevereiro de 1927, quando o *Diário do Ceará* trouxe entre suas chamadas a de “Um desastre de trem na Leopoldina e a revolta popular” que se seguiu a tragédia. O acidente, cuja responsabilidade foi imposta ao guarda-chaves e ao maquinista da composição, que fugiram, vitimou ‘dois passageiros que tiveram morte imediata, [e mais] 22 foram levados para os hospitaes, onde faleceram cinco, em consequencia dos ferimentos recebidos’. A tragédia, segundo o periódico, atraiu uma grande multidão à Estação Mauá, local onde se dera o ocorrido, que indignada passou a cometer algumas depredações. De forma que,

“(…) nada ficou inteiro ali. A indignação do povo era tal que, se não fora a enérgica acção da policia, quando o representante da empresa foi verificar o desastre, este teria sido recebido a pauladas pelo povo. Vários carros foram incendiados”.³⁵²

O fato desta nota constar na primeira página do folhetim é também um indicativo seguro de que este acontecimento adquiriu certa repercussão no momento. A atitude da população em relação ao ocorrido provavelmente fosse o motivo principal para a privilegiada localização da notícia nas páginas do *Diário do Ceará*. Tanto que os acidentes cujas manchetes foram citadas anteriormente e que não foram alvos da insurreição popular não possuem o mesmo destaque.

É também importante observar que, mesmo a causa do acidente ter sido relacionada à falha humana, a população dirige sua revolta à máquina. Certamente teriam atacado os dois trabalhadores responsabilizados, se ambos não tivessem se evadido do local. Contudo, a depredação da estação e das locomotivas não parece ser uma válvula de escape apenas para a indignação, mas um ataque dirigido e consciente, pois, em última análise, era a máquina que matava, ela aniquilava as vítimas sob suas rodas e arrasava tudo que atravessasse seu caminho.

Como trabalhador da Rede de Viação Cearense, Francisco Rosa teve a oportunidade de presenciar e vivenciar muitos acidentes. O primeiro que

³⁵² “Um desastre de trem na Leopoldina e a revolta popular” – *Diario do Ceara*, 25 de fevereiro de 1927, p. 01.

mencionou na sua narrativa, ironicamente, não é o que considera mais trágico. Mas aquele pelo qual foi promovido para a função de maquinista:

“(…)11 de fevereiro de 1959 houve um acidente muito grande com um cargueiro depois de Quixadá. Eu estava em casa e foram me buscar lá em casa:

- Rapaz, você vai ter que viajar porque teve um acidente aí e você vai ter que pegar uma composição com passageiros. Do N, lá em Baturité e levar até Quixadá pra fazer a baldeação dos passageiros e você vai como maquinista.

- Maquinista, rapaz?

- É.

Aí cheguei e o Dr. Paulo, que era o superintendente, disse:

- Você vai fazer um pequeno teste aqui comigo e vai já sair. Vai de marcha vazia daqui e lá em Baturité você atrela a composição de passageiros e vai fazer a baldeação do trem de passageiros pra retornar.

E daí eu comecei. A gente fez a baldeação e tudo. O cargueiro virou dez carros.³⁵³

O ex-maquinista assegura que havia aprendido a conduzir a máquina ferroviária apenas por observar as ações dos outros maquinistas. Como foguista, ficava junto a cabine do condutor para alimentar a caldeira com água e lenha, ao mesmo tempo em que auxiliava o maquinista com a observação da Linha. Até que, com o acidente descrito, passou ele mesmo a guiar a máquina.

Sua experiência como trabalhador ferroviário permitiu-lhe um conhecimento de inúmeros acidentes ocorridos ao longo da Linha, a ponto de narrá-los hierarquicamente, baseado no grau de tragicidade que conferia a cada um. O que classificou como mais impressionante é aquele do qual escapou sem nenhum ferimento. A narração deste episódio foi feita imediatamente após o transcrito acima. Para iniciar seu enredo, Francisco Rosa assegurou: *“aquele acidente pra mim foi muito pouco. Agora, houve um grande acidente e eu escapei por milagre”*. Em seguida, prosseguiu seu relato:

“Seis horas da manhã batemo em Joatama, seis horas da manhã e a estação estava fechada. A gente chegava no 209, pegamos a reta e quando eu peguei a curva: um arrombamento lá na frente. Mais aproximadamente uns 25m a 30m de distância, aí num deu pra eu parar, assim. (...) a gente num pode aplicar o freio, era de ar comprimido, aí num podia aplicar a emergência de uma vez, aí você num pode, né. Mas eu fiz, apliquei ela de uma vez. Eu sei que era 20m de comprimento dos trilhos, os dormentes, com mais 2,30m de profundidade. As duas máquinas passavam, que eu ia numa viação

³⁵³ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 01.

dupla, era a 1003 com 1007, era viação dupla. Elas passavam, mas os carros... foi carro lá pro pé da cerca, outro engavetados no outro devido a plenagem rápida, né. Aí eu, quando terminou tudo, eu disse:
 - Eu tenho que agradecer a Deus viu.
 Porque morreu muito companheiro meu com menos perigo, né. A minha sorte foi porque num quebrou a tala, porque se tivesse quebrado a tala eu num tava contando a história hoje.”³⁵⁴

Na ferrovia, a preservação dos trilhos era necessária, qualquer desgaste desse material – ou obstáculo imposto nele – poderia ocasionar o descontrole da máquina. Dado que, os freios, sobretudo nas primeiras locomotivas, não tinham ação imediata sobre a máquina e dificilmente cessavam seu movimento à curta distância. Assim, o funcionamento seguro da ferrovia dependia do serviço articulado de todos os seus trabalhadores.

Ao cuidado de observação e restauração da malha ferroviária se somava a vigília atenta dos funcionários que viajavam no trem. Na primeira cabine, maquinista e foguista trabalhavam num sistema de cooperação mútua, segundo Francisco Rosa: “(...) *andava sempre os dois combinados, todo tempo atento, os dois. Eu tinha que olhar pra trás também todo tempo, era obrigação nossa também, olhar pra trás. Olhar pra trás porque às vezes caía um carro.*”³⁵⁵

Segundo o ex-maquinista, foi a ausência de alguns funcionários – da ronda: grupo responsável pela verificação da Linha e sua restauração, dispensado para economia de custos –, que provocou o acidente do qual foi vítima. Como também porque o referido desgaste se situava logo após uma curva, o que teria prejudicado a visão do maquinista e do foguista. O arrombamento da pista só foi percebido a poucos metros, o que fez o acidente inevitável.

Ao contrário de Francisco Rosa, Maria Bernardina, moradora da cidade de Juazeiro do Norte, não teve a mesma sorte. Acidentada no trecho da Estrada de Ferro que seguia de sua cidade para Crato, não foi percebida pelos funcionários que seguiam no trem.³⁵⁶ Segundo o inquérito instituído para

³⁵⁴ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 2-3.

³⁵⁵ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 5.

³⁵⁶ É possível que tenham havido outros além dos que serão apresentados aqui, mas deles não encontramos registros. Esta ausência de vestígios é, em parte, explicada pelo fato de que os periódicos editados na cidade na primeira metade do século XX parecem não ter sido arquivados. Não possuímos qualquer informação da existência de um acervo, seja de caráter público ou privado, que tenha arquivado exemplares destes periódicos. Em seu livro *O Cariri*, Irineu Pinheiro cita os jornais editados no município no referido período, são eles: *O Cariri*, *Cidade do Crato*, *A Classe*, *A Coisa*, *O Combate*, *Correio do Cariri*, *Correio do Crato*, *O Crato*,

averiguação do acidente, fazia o percurso a pé entre a última cidade e Crato aproveitando os trilhos, menor caminho que interligava ambas. Próxima de chegar a seu destino, mais especificamente no KM 597 da Linha, a vítima avistou o trem C-21, que vinha da capital do estado, mas como *atrapalhou-se* nos trilhos, foi atingida pela composição com uma forte contusão na cabeça. Foi socorrida imediatamente pelos empregados responsáveis pela locomotiva que a transportaram até a estação do Crato, mas não resistiu ao ferimento e morreu logo em seguida. Francisco de Castro, agente da referida repartição, notificou o abalroamento ao Delegado.

O acidente ocorreu às 11 horas e 25 minutos de 4 de janeiro de 1943, no mesmo dia um inquérito foi iniciado para apuração da responsabilidade em relação ao desastre. À Delegacia de Polícia compareceram os dois tripulantes do trem de carga, o Maquinista José Leite e o Foguista Francisco Ferreira Lima, bem como alguns moradores. Segundo o Foguista:

“(...) o Tren C-21 (*sic*), se aproximava do Kilometro acima referido [597], no momento em que o declarante guarnecia a Fornalha, e então quando feixava a porta da mesma fornalha, a certa distância vio uma mulher rolando a margem esquerda da linha (*sic*), e isto presenciando imediatamente deu sinal ao Maquinista para o mesmo parar a Locomotiva, no que foi feito tendo a maquina para (*sic*) a cerca de cem metros de distancia do local onde se achava a citada mulher”.³⁵⁷

O Maquinista depõe de forma semelhante, assegurando que, “*de forma alguma podia evitar o desastre, pois como já referio não vio ninguém a frente da Locomotiva, e somente a cerca de cem metros conseguiu parar a maquina*”.³⁵⁸

A posição do maquinista em um trem é, conforme Francisco Rosa relatou, pouco privilegiada no que concerne ao campo de visão da Estrada. Sua cabine de operação se situa na parte de trás da locomotiva, ficando

Crato, Crato-Jornal, Diabo a quatro, Diário do Crato, Gazeta do Cariri, Gazeta do Crato, entre tantos outros. Cf: PINHEIRO, Irineu. *O Cariri – seu descobrimento, povoamento, costumes*. Fortaleza: 1950, p. 275. Havendo acesso a estas páginas, provavelmente, se constatasse nelas outros desastres nos trilhos. Ademais, nos jornais consultados, publicados na capital do estado, não se encontra nenhuma alusão a mortes por atropelamento, descarrilamento, ou choques de trens no Crato. Em contrapartida, processos criminais auxiliam na compreensão de que forma os acidentes eram vistos pelos cratenses, ou por uma parte deles.

³⁵⁷ Arquivo do Fórum Des. Hermes Parahyba da cidade do Crato. Caixa 06, Pasta 93, Ano 1943, p. 06. A partir daqui utilizaremos a sigla AFC para designar o arquivo pertencente ao Fórum do Crato.

³⁵⁸ AFC. Caixa 06, Pasta 93, Ano 1943, p. 05.

apenas duas pequenas janelas laterais como possibilidade para observação do caminho a percorrer.³⁵⁹ De forma tal era esta disposição que nas curvas o operário perdia sensivelmente a noção do que havia pela frente. Assim, nos comboios, todos os trabalhadores deveriam ficar atentos a Linha férrea pois, se percebessem qualquer perigo, alarmariam o maquinista com um sinal. Esse deveria parar imediatamente a locomotiva.

No entanto, interromper a marcha da locomotiva não era uma tarefa simples. Os freios deveriam parar cada carro atrelado, um a um, para se obter a inércia total da máquina, o que somente acontecia uns instantes depois de acionada a desaceleração da composição, demorando mais se fosse alta a velocidade atingida. No caso do acidente que vitimou Maria Bernardina, o trem somente cessou sua marcha cem metros após o local do abalroamento. Neste instante recuou para socorrer a vítima, como narraram as testemunhas arroladas no inquérito.

“(…) o depoente viu quando o Tren C-21, trafegava com destino a esta cidade, isto nas proximidades do Kilometro 697 [na realidade é o KM 597], e que o depoente vendo o Tren passar, e ficando a certa distancia vendo a passagem do dito Tren, quando em dado momento o depoente que ainda se encontrava naquelas proximidades, viu o mesmo Tren recuando, e parando em certo local, para onde afluíram muitas pessoas, e que o depoente também se aproximando viu uma mulher caída a margem da Linha”.³⁶⁰

Este trecho é bastante significativo. Primeiro, pela atitude do depoente, José Antonio Pereira ou José Sabino, que, ao ver o trem se aproximar, pára apenas para vê-lo passar. Isto indica como a máquina ferroviária ainda impressionava cratenses mesmo depois de dezessete anos de passagens diárias pelo mesmo local à mesma hora. Em segundo lugar, há o fato do mesmo declarante estranhar o recuo do trem, o que indica o ajustamento ao funcionamento da máquina ferroviária. No momento que regride, fica claro aos olhos dos observadores que havia algo errado. Ainda que o trem fosse voltar de marcha ré – como acontecia com algumas máquinas

³⁵⁹ Isto até a década de 1950. Tempo em que se operavam com as locomotivas Maria Fumaça, as quais, segundo Francisco Rosa, “(…) num podia andar pra trás não, que era perigoso. Porque ela precisava de ventilação pra caldeira, também”. Ao contrário das outras – elétricas ou a diesel – que admitiam a locomoção nos dois sentidos. Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 09.

³⁶⁰ AFC. Caixa 06, Pasta 93, Ano 1943, p. 08.

maiores que não conseguiam fazer a manobra no triângulo – aquele não era o horário do retorno. Por isso, se aproximam, e constataam a tragédia.

Neste caso, não se processou uma destruição no corpo da vítima. O desastre se restringiu à morte de Maria Bernardina. Diferentemente de outros acidentes em que a mutilação da pessoa atingida era a verdadeira calamidade.

Eram, no mínimo, três as modalidades mais comuns de acidentes envolvendo o transporte ferroviário: descarrilamentos, choque entre trens ou com carros de pequeno porte e atropelamentos. O primeiro tipo engloba qualquer perda de controle da locomotiva que a lançasse fora dos trilhos. Provocada muitas vezes em virtude de alguma falha na malha ferroviária ou por excesso de velocidade - geralmente era seguida pela capotagem dos carros que se desalinhavam. Uma possibilidade que preocupava os usuários do trem na década de 1930, sobretudo porque, neste momento, as ferrovias brasileiras já sofriam com a falta de verbas e manutenção.³⁶¹ Em 10 de julho de 1935, nas páginas do jornal *O Nordeste*, um informante reclamava providências

“Contra o excesso de velocidade nos trens da Estrada de Ferro de Baturité. A situação da Linha com o forte inverno deste anno, encontra se bastante precária. Por outro lado, não temos material rodante suficiente para que possam os arricá lo nessas disparadas, de que sempre resultam desastres de consequencias lamentáveis. O nosso informante, que é do alto commercio do sertão pede, por nosso intermédio as vistas da directoria da RVC para o assumpto, que está a reclamar uma providência acauteladora dos interesses públicos”.³⁶²

Nos periódicos consultados se percebe a constatação de quatro descarrilamentos, cujas manchetes anunciavam: “*O trem de carga descarrilhou no Matadouro e atrasou a saída para o interior*”,³⁶³ “*Mais um desatre na central*”³⁶⁴; “*Vira uma locomotiva no ramal Ceará-Parahiba*”³⁶⁵ e “*Desastre em um trolley motor da R.V.C.*”³⁶⁶

Em segundo lugar, havia a possibilidade de colisão entre as composições e troilly's que trafegavam na malha ferroviária. Estes pareciam ser menos comuns na Rede; por outro lado, quando aconteciam tinham aspecto de

³⁶¹ LIMA, Francisco de Assis Silva de & PEREIRA, José Hamilton. Estradas de Ferro no Ceará. P. 75.

³⁶² “A velocidade nos trens da E. F. de Baturité” – *O Nordeste*, 10 de julho de 1935, p. 04.

³⁶³ *Diario do Ceara*, 12 de junho de 1926, p. 08.

³⁶⁴ *O Nordeste*, 24 de junho de 1926, p. 04.

³⁶⁵ *O Nordeste*, 09 de maio de 1933, p. 01.

³⁶⁶ *O Ceara*, 26 de junho de 1929, p. 10.

calamidade. Nos jornais consultados apenas dois episódios desta natureza foram observados, um na cidade de São Paulo cuja manchete apregoava “Grande desastre de trem”³⁶⁷ e o outro no Rio de Janeiro, “Horível desastre na Leopoldina Railway”.³⁶⁸

Por último, os atropelamentos, ocorriam em toda a extensão dos trilhos, mas, eram verificados com maior freqüência nas regiões próximas as estações, onde o fluxo de pessoas e animais era mais intenso. Nestes casos a mutilação dos corpos era bastante comum. Sobre os atropelamentos Francisco Rosa comentou com pesar:

“Isso é uma coisa que eu não gosto nem de me lembrar. (...) os atropelamento, se fosse até a mãe da gente num dava pra parar. Porque devido a velocidade as vezes, a distância, né, e a plenagem pra poder freiar o trem. (...) o pessoal as vezes embriagado caía na Linha, dormia no meio da Linha. Parece que tinha um ímã pra o ébrio. Tava muito ébrio, aí se aninhava na Linha. As vezes o mato tava grande e quando a gente chegava perto já era tarde. Mas, graças a Deus comigo, com essa história de mato só uns dois ou três, num me lembro de mais.”

Em 1926, ano da inauguração da estação cratense, os acidentes ao longo da Linha Férrea já eram bastante freqüentes. Segundo Benedito Ferreira, os desastres (sem mortes) ocorridos até esta época – com pessoas – atingiram empregados (57%), viajantes (10%) e estranhos (33%). Os últimos são os que mais impressionam o autor, posto que não se tratavam de passageiros nem funcionários no momento da viagem; assim, explicou, “*quanto aos casos fatais, são os estranhos os mais vulneráveis (54,44%) em segundo lugar, os empregados (38,18%) e em último, os viajantes (7,27%)*”.³⁶⁹

Os acidentes eram comuns também para aqueles que não tinham nenhuma relação mais estreita com a ferrovia – como os funcionários que os presenciavam numa freqüência quase diária e, se considerados, os acidentes que vitimavam animais. Mas passaram também a fazer parte do cotidiano das cidades à margem dos trilhos e a povoar, através do medo, os sentimentos da população. Alderico Damasceno acrescentou,

³⁶⁷ *O Ceara*, 14 de outubro de 1926, p. 03.

³⁶⁸ *O Ceara*, 27 de fevereiro de 1928, p. 06.

³⁶⁹ FERREIRA, Benedito Genésio. Op. Cit, p. 180.

“E se tinha medo do trem, de ser pegado pelo trem. A gente tinha medo, mas havia os imprudentes que aproveitava a Estrada de Ferro pelos caminhos ruins, né, e pela lonjura. Porque os trajetos, o pessoal procurava fazer gastando o menos possível de quilometragem, né. A condição da Estrada, a condição da Estrada provocava muito desastre. Quando havia um desastre era grande, era profundo. Abalava a população. (...) Pegou ali naquele triângulo, chamava triângulo. Pegava mesmo, viu. Pegava. Aquele cidadão que gostava de um ‘etilicozinho’, de uma cachacinha, pegava muito. (risos)”³⁷⁰

Apesar do temor de ser pego (ou pegado) pelo trem, há uma compreensão velada de que a máquina férrea não era um monstro à caça de vidas humanas. Pelo contrário, ela possuía seu próprio espaço, os trilhos. Suas vítimas, na maioria das vezes, eram feitas ali. Por isso, transitar próximo a Linha ferroviária exigia muitos cuidados. Era necessário, por exemplo, que os transeuntes se mantivessem sempre a uma distância considerada segura, nunca invadindo o caminho de ferro. Cada um em seu lugar, as pessoas na plataforma e o trem nos trilhos. Uma ordem que, se cumprida, evitaria acidentes e mortes.

Mas, conforme Alderico Damasceno, havia aqueles que gostavam de um *etilicozinho*, ou *de uma cachacinha*. Estes também eram cidadãos, mas que iam de encontro a uma dada ordem. Por essa razão, tinham suas vidas aniquiladas sob as rodas da composição. Assim, ao contrário do primeiro acidente contado por esse narrador – em que a vítima era um cidadão que levava consigo sua carta de ABC –, no segundo, a história narrada soa como uma espécie de punição merecida aos que contrariavam a ordem e que provocavam, inclusive, o riso do entrevistado.

Tal compreensão também surge nas palavras de Lindemberg de Aquino. O entrevistado declarou que

“Gente que bebia e saía daquelas zonas por ali, caía e dormia nos trilhos e o trem chegava de madrugada e muitas vezes pegou. O trem pegava, pegava jumento teimoso, que teimavam em ficar na pista. Bêbados que dormiam na Linha férrea. O trem acabou com muitas vidas”.³⁷¹

Daquelas zonas por ali. Com esta expressão o narrador se referia a um local da cidade do Crato em que se verifica uma prática que se tornou bastante

³⁷⁰ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 10-11.

³⁷¹ Entrevista feita com João Lindemberg em 25 de fevereiro de 2006 às 14:00h, p. 03.

forte no decorrer do século XX, o meretrício em cabarés.³⁷² Principalmente nas duas ruas que estavam situadas após os trilhos.³⁷³ De maneira que os freqüentadores daquele local, que de lá saíam bêbados a ponto de dormir sobre os dormentes da malha ferroviária, não eram pessoas que perfaziam o estereótipo do cidadão de ‘moral e bons costumes’. O narrador chega mesmo a compará-los aos jumentos teimosos que também eram apanhados pelo trem, reforçando a noção que, de algum modo, era uma morte merecida.

Contudo, as últimas palavras deste trecho, *O trem acabou com muitas vidas*, apontam para outra compreensão: quando a máquina ferroviária chega à cidade impõe, a ela e seus moradores, um novo ritmo, que se projeta, entre outros fatores, a partir do redimensionamento do espaço – implantação dos trilhos – e, conseqüentemente, a instituição de novas fronteiras. Se os moradores do Crato estavam habituados a ir e vir pela rua da Boa Vista, a partir de novembro de 1926 eram obrigados a adaptarem-se à nova dinâmica. Com a malha férrea o local passa a ser um espaço recortado com limites bem definidos de atuação: os trilhos seriam o lugar apenas dos trens. Aqueles que não tivessem habilidade para obedecer às novas disposições, por conseguinte, estavam mais susceptíveis à morte.

A inabilidade para conviver com a máquina ferroviária parece ter sido um argumento frequentemente utilizado na justificativa de alguns acidentes, como ocorreu em 1941 no desastre que vitimou Ana Antonia da Conceição que residia próximo a gare da RVC do Crato. No momento em que foi informado do acidente, o então agente da estação ferroviária do Crato, Francisco de Castro, enviou a seguinte nota ao Delegado de Polícia.

“Levo ao conhecimento de Va. S. que hontem pelas 20-30hs (sic) aproximadamente quando fazia manobra o lastro de lenha, Locomotiva 224, na recta do triângulo desta Rêde, foi accidentada a popular de nome Ana Antonia da Conceição tendo morte imediata quando procurava subir no carro numero 434 da composição que se achava em movimento, referido accidente foi prezenciado pôr diversos populares no local mencionado os quaes poderão ser arrolados por

³⁷² Ver mais em: ANDRADE, Yarê Lucas. *Da Linha do trem pra lá – O discurso sobre a prostituição na cidade do Crato (1940 - 1960)*. Rio de Janeiro – UFRJ, 2000. (Dissertação de Mestrado em História Social).

³⁷³ Atuais José Marrocos e Padre Ibiapina.

esta autoridade como testemunhas prezenciaes do facto em cauza. (...).³⁷⁴

O atropelamento ocorreu cerca de 10 horas da noite de 4 de julho de 1941. O inquérito para apurar os fatos teve início na manhã do dia seguinte, na própria estação ferroviária. Foram ouvidos o Maquinista, o Foguista, o condutor, o Guarda-freios, o Guarda-trem, o Vigia do Depósito da RVC, bem como a mãe da vítima. Todavia, um processo como esse era incomum em relação aos demais, pois não havia ninguém sentado 'no banco dos réus', apenas a máquina parecia responsável pela morte e única suspeita do crime/acidente.

Um a um, os trabalhadores foram interrogados a fim de averiguar se o incidente havia ocorrido em conseqüência de algum descuido humano. Todos testemunharam de forma bastante semelhante, assegurando a inocência uns dos outros e alegando imprudência da vítima em subir na máquina quando ainda estava em movimento. Como podemos observar no depoimento de José Duda da Silva, Vigia do Depósito da RVC, que afirmou ter alertado Ana Antonia da temeridade de tentar subir nos vagões da composição minutos antes do desastre.

“(...) que o declarante momentos antes do desastre, quando a máquina carregava algumas pranchas descarregadas, viu quando a mulher de nome Ana Antonia da Conceição, tentou subir para uma das pranchas no intuito de apanhar cavacos, e nessa ocasião o declarante proibiu que a mesma mulher subisse para a referida prancha; que nessa ocasião o declarante retirou-se para o interior do Depósito (...); e quando se encontrava entregue nas suas obrigações, ouviu gritos de pessoas dizendo; ‘lá morreu minha irmã’; que o declarante com toda pressa, saiu e de fato verificou que no leito da Linha estava uma mulher morta e logo reconheceu ser a que justamente momentos antes havia mandado a mesma descer da prancha; que o caso verificou-se exclusivamente devido imprudência da vítima, pois a mesma como acima explicou foi reprehendida momentos antes para não subir na prancha”.³⁷⁵

O vigia José Duda foi o único que afirmou ter visto Ana Antonia agarrada à composição, os outros depoentes somente perceberam sua presença a partir do acidente. De maneira que seus testemunhos são diferenciados, pois asseguraram que tanto o declarante, como seus

³⁷⁴ AFC. Caixa 06, Pasta 91, Ano 1941, p. 04.

³⁷⁵ AFC. Caixa 06, Pasta 91, Ano 1941, p. 15.

companheiros, estava cada um em seus respectivos postos, desempenhando suas funções. Todos em ordem. Apenas Ana Antonia estava fora de ordem: desobedeceu a uma distância segura da máquina, invadindo os trilhos.

O diálogo entre corpo e máquina é intensificado com o advento do trem e esta convivência conjunta exige uma disciplinarização de ambos que não pode ser transgredida sob pena de morte. Ana Antonia, assim como os demais moradores da cidade, foram levados a adotar um comportamento que incluísse o cuidado para não ser apanhado pela locomotiva. A Linha férrea invadia a cidade, mas a urbe não podia invadir os trilhos. Diante dessa percepção, algumas ações costumeiras tiveram que ser revistas. O simples ato de atravessar os trilhos, por exemplo, exigia dos transeuntes um cálculo que considerasse espaço, tempo e velocidade. Escalar os vagões do trem não era uma brincadeira tão inocente quanto subir numa árvore, apesar de serem ações tão semelhantes. Enfim, uma série de alterações que requereram a adaptação do comportamento humano.

Além da iminência do perigo de morte acidental, com o trem surgia a possibilidade de novas formas de morrer. Era mais uma ameaça, à medida que passaram a haver atropelamentos, descarrilamentos e acidentes férreos. O temor de ser atropelado pela máquina ferroviária se difundiu entre a população. O trem passou a ser sinônimo não apenas de progresso, mas também de perigo. Tão disseminada era esta idéia na sociedade que uma propaganda em torno dos riscos de cárie dentária publicada no periódico *O Ceara*, editado na cidade de Fortaleza na década de 1920, se utilizou claramente dessa relação.

Figura 2 – Relação trem-perigo em anúncio de jornal



Figura 02 – Anúncio que se utiliza do imaginário do perigo do trem para advertir sobre os riscos da cárie dentária.

A relação trem-perigo foi narrada por Olindina do Nascimento como presente durante sua infância.³⁷⁶ Nascida no ano de 1942, na cidade de Juazeiro do Norte, a narradora morava relativamente distante dos trilhos, mas cresceu ouvindo diversas histórias sobre a locomotiva e seus vagões. O tamanho do trem, seu aspecto estranho, bem como a velocidade que a máquina atingia, certamente auxiliavam na construção mítica e temerária da entrevistada; posto que, na sua imaginação de criança, o comboio ferroviário adquiria aspectos grotescos. Sua figura era rapidamente interpretada como desconhecida, que devido a pouca idade da entrevistada, foi facilmente

³⁷⁶ Olindina Nascimento é irmã de Joana Alves, esposa do chapiado 90 e, juntamente com ela, vendia pequenos artigos nos arredores da plataforma ferroviária.

entendido como *bichos* ou monstros. Segundo Olindina do Nascimento, o silvo que o apito produzia a arrebatava numa corrida vertiginosa para longe do perigo. E ainda:

“Eu tinha medo do trem, quando eu era pequena. Aí eu nunca andei de trem. Também eu achava que era perigoso. E as meninas faziam graça:

- Lá vem o bicho!

Eu achava que era. Aí, quando ele apitava a gente corria.”³⁷⁷

A associação da máquina férrea a um ogro (um bicho) podia ser também relacionada ao estado de mutilação a que era reduzido o corpo que fosse apanhado nos trilhos. Vicência Agostinho lembrou da ocasião em que viu pela primeira vez o corpo de uma vítima de atropelamento por trem: *“Ave, uma vez eu fui olhar. Chegou um morto dentro de um caçoá na prancha com os pés de fora e a cabeça. Quase morro, passei foi tempo assombrada, sem poder nem dormir, morreu muita gente no trem, bicho bruto e tudo”*.³⁷⁸

No jornal *O Ceara* o trem recebe o título de “Monstro de Ferro” na manchete que anuncia um desastre férreo com mutilação do corpo da vítima. Tratava-se, segundo anúncio do periódico, do suicídio que cometeu Vicente Gregorio da Silva, 23 anos de idade, que um mês antes teria tido suas faculdades mentais comprometidas por uma enfermidade e, a partir de então, não mais conseguira empregar-se.

Em 20 de março de 1929 resolveu *pôr termo a sua existência*. Para tanto, dirigiu-se até os trilhos e passou a caminhar sobre eles em direção a uma composição que se aproximava em alta velocidade. Uma mulher que passava no momento, Brazilina Bezerra, tentou demovê-lo da idéia. O desequilibrado ou tresloucado, como denomina a notícia, pareceu atender ao apelo, pois, segundo o folhetim, o “jornaleiro, que caminhava despreocupado, fitando o monstro de ferro, afastou-se dos trilhos”. Mas, logo em seguida, jogou-se sob as rodas da locomotiva.

O que resultou disto, ou do corpo de Vicente Gregorio, o redator narrou da forma mais detalhada possível. Nela, tudo é bastante assustador, disforme e fora da ordem.

³⁷⁷ Entrevista feita com Olindina Nascimento em 25 de fevereiro de 2008 às 14:00h, p. 13-14.

³⁷⁸ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 04.

“Do seu cadáver, intacto apenas existia um diminuto pedaço de uma coxa, sendo que, do seu vestuário, unicamente se recolheu um cinturão de couro de 10 a 12 centímetros de largura. A roupa, de mistura com os membros machucados, não se fazia distinguir nem pela cor nem pela natureza do feitiço. Era tudo um agggregado (sic) das partes do corpo humano decepadas, as quaes, difficilmente podiam ser reconhecidas á primeira vista”.³⁷⁹

Impressiona o autor da notícia, na realidade, o fato como o trem pode reduzir ao caos o corpo humano. Não é a morte o que verdadeiramente incomoda, mas a destruição do corpo. Este último aspecto parece ser insustentável. Algo que chama tanta atenção que não pode ser tratado com indiferença. Assustador, na descrição do redator do suicídio que parece ter necessidade de esquadrihar cada minúcia, numa ânsia de pôr cada coisa em seu devido lugar. É, praticamente, uma tentativa de retorno à ordem à medida que procura compreender o que ainda há de corpo humano naquela ‘massa informe’.

Somente o *monstro de ferro* seria capaz de tal façanha. A mutilação do corpo do indivíduo vai se tornar um aspecto característico das mortes ou acidentes provocados pelo trem. Além do peso da locomotiva e dos carros de passageiros e de cargas ligados a ela, as rodas e engrenagens férreas cooperavam no momento do acidente para o esmagamento e dilaceramento da vítima.

Após estes acontecimentos, sobretudo os atropelamentos, o socorro às vítimas era impossível. Aqueles que se aproximavam encontravam uma completa desorganização do acidentado, situação que intensificava o sentimento de medo e colocava os que prestavam ajuda frente a uma anormalidade que tinham dificuldade em descrever. João Galo Branco narrou que teve oportunidade de presenciar um atropelamento de uma moça na cidade do Crato por um trem, no momento em que se fazia a manobra. Segundo o entrevistado:

“Uma vez eu vi um acidente de trem com uma senhorita do Araripe. Eu tava na hora. (...) O acidente foi o seguinte: eu vinha de lá pra cá, pra trevessar, e essa senhorita vinha, ela e outra. Aí eu gritei:
- Não passe!

³⁷⁹ “Impressionante termino de vida de um desequilibrado” - *O Ceara*, 20 de março de 1929, p. 09.

Foi mesmo na hora que ela passou e os dois vagão pegou ela mesmo no meio. Acabou com tudo aqui [apontando para a parte inferior a cintura], ficou só a pragata, apartou. (...) Ah, ficou uma bagaceira, a coisa mais horrorosa do mundo. (...) Eu peguei, nós pegamo ela, botamo num carro e fomos levar pro hospital. Quando ela chegou lá num teve mais vida, não, porque a coisa foi feia.”³⁸⁰

A velocidade da máquina também parece influir neste conjunto, pois, se considerarmos o acidente de Ana Antonia, que foi apanhada pela locomotiva em marcha lenta quando o trem fazia a manobra, não é descrita uma grande desfiguração da vítima no Corpo de Delito. Tanto é que as testemunhas são capazes de reconhecê-la logo que a viram no leito da Linha. Ao contrário da *senhorita do Araripe*, que teve metade de seu corpo destruído e de Vicente Gregório que se lançou sob as rodas de um trem veloz e foi reduzido a *um agggregado (sic) das partes do corpo humano decepadas*.

A morte de animais atropelados pela locomotiva e seus vagões também era comum e assustava pessoas como Vicência Agostinho que perdeu sua vaca Mimosa, acontecimento que a entrevistada repete com pesar, por várias vezes durante a entrevista; e que a levou a compreender o trem como uma presença nociva cuja extinção provocou um certo alívio. Conforme a narradora:

“Achei foi bom o trem ir s’embora. Achei, porque matou muito bicho, matou uma vaca minha. Foi, e eu chorei muito por causa da minha vaquinha. Chorei, rolou a bichinha, ela tava na boca do corte, aí o trem apitando, apitando, apitando e ela num saía do meio. Aí, eu chorei muito, aí achei bom o trem ter ido embora”.³⁸¹

Entretanto, a mutilação da vítima não implicava necessariamente em sua morte. Houve diversos casos em que ‘apenas’ pés, mãos, pernas foram decepados. Manoel Teixeira³⁸², ao ser questionado sobre a existência destes acontecimentos, recorda um incidente ocorrido na estação de Juazeiro do Norte: “Uma vez eu vi, eu tava em Juazeiro, aí o trem tava fazendo manobra e um velho foi subir no trem e escapoliu. Aí o pé dele ficou assim [indicando o tornozelo], aí o trem cortou mesmo aqui, ó. Esmagalhou o pé”.³⁸³

³⁸⁰ Entrevista feita com João ‘Galo Branco’ em 25 de fevereiro de 2008 às 14:00h, p. 8-9.

³⁸¹ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 04.

³⁸² Nascido em 1913, na cidade de Ceará-Mirim, interior do Rio Grande do Norte, Manoel Teixeira mudou-se para Crato em 1930 e passou a trabalhar como pedreiro.

³⁸³ Entrevista feita com Manoel Teixeira em 10 de dezembro de 2005 às 9:00h, p. 02.

Sebastião Cândido de Oliveira, que à época do acidente sofrido em um dos trens da Baturité contava 9 anos de idade, é também exemplo de incidente com o aniquilamento de membros sem o comprometimento da vida. Segundo nota do jornal *O Nordeste*, o menino

“(...) morcejava um trem que fazia manobras. A certa altura, quando passava elle de um carro para outro, fê-lo com infelicidade, caindo entre os mesmos e sendo colhido pelas rodas de um dos carros (...). Sebastião teve a perna direita amputada no terço superior e a esquerda, no terço inferior”.³⁸⁴

Neste caso,³⁸⁵ esta atividade era realizada em tom de brincadeira. Este tipo de diversão, ao que parece, era relativamente comum entre crianças moradoras de cidades à margem da Estrada de Ferro. Vicência Agostinho, que morava próximo ao leito da Linha férrea, no Crato, também recorda este tipo de divertimento:

“E meu irmão, que uma vez o trem vinha e ele correu na frente do trem. Ai, meu pai ficou doido, doido, doido, doido, doido. Ele com nove anos. Ele na frente e o trem atrás e pai vendo a hora o trem pegar ele, e pai se valendo de todos os santos do céu pro trem num pegar ele. Aí, a felicidade foi que chegou na estação, ele pulou fora e o trem parou. Mas ele apanhou uma piza danada”. (Risos).³⁸⁶

Em *O Grande Mentecapto*, Fernando Sabino narrou as aventuras e desventuras de Viramundo. Durante a infância deste personagem, assistir à passagem do trem era uma das diversões que compartilhava com os amigos. Segundo o autor, “*O trem não parava em Rio Acima naquela época. Mas ainda assim sua existência era um deslumbramento para a molecada. Todos sabiam exatamente a hora que ele passava, e iam postar-se na estrada, no alto dos barrancos, junto à cerca de arame farpado, a esperá-lo, grandioso espetáculo diariamente repetido*”.³⁸⁷ Entre brincadeiras e apostas, Geraldo – seu nome de batismo – interrompe a passagem do trem postando-se no meio dos trilhos. Sua façanha corre em boatos pela cidade concedendo a Viramundo o status de herói em Rio Acima. Seu exemplo, logo em seguida, foi imitado por Pingolinha,

³⁸⁴ “O menor teve as pernas esmagadas pelo trem” – *O Nordeste*, 26 de outubro de 1933, p. 03.

³⁸⁵ Morcegar tem como um de seus sentidos o de “Tomar ou saltar de um bonde ou trem em movimento”.

³⁸⁶ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 06.

³⁸⁷ SABINO, Fernando. *O Grande Mentecapto*. Rio de Janeiro: Record, 1983, p. 15.

pequeno admirador do mentecapto, no entanto, sem igual sorte. O trem não parou em Rio Acima naquele episódio.

A morte de Pingolinha, assim como a mutilação das pernas de Sebastião Cândido e a corrida do irmão da narradora Vicência Agostinho, apontam para o universo de brincadeiras e desafios que se faziam em torno da máquina ferroviária. Sugerem, em tom trágico, uma atração de espectadores para junto do trem e os transtornos que causam em seus sentimentos, a ponto de alguns quererem desafiá-lo. Mas, sobretudo, destacou como o trem de *inegável veículo do progresso*³⁸⁸ vai gradativamente se transformando no *Monstro de Ferro*. Mas esta metamorfose não é completa ou tão nítida, pelo menos nas memórias. As recordações dos entrevistados parecem querer ignorar o quanto for possível sua existência e lembrar apenas o trem do progresso. Por isso, os vestígios de pequenos acidentes ou grandes desastres se perpetuaram muito mais nos jornais, relatórios da RVC e processos criminais.

A despeito da tentativa de esquecer, os acidentes ferroviários se repetiram ao longo dos anos em que funcionou o tráfego de trens no interior dos Estado. Ao mesmo tempo, e longe de ser uma coincidência, se avolumavam reclamações nas páginas de jornais e relatórios dos engenheiros-chefes da RVC (e posteriormente REFFSA) pela escassez de verbas e precariedade com que funcionava o setor, sistematicamente esquecido em benefício da implementação de rodovias. Essas transformações foram percebidas pelos usuários do trem que traduziram tais impressões na forma de um novo título para a Rede Ferroviária Cearense, que, a partir de então, passou a ser chamada RVC: Rapariga Velha Cansada.

³⁸⁸ 'O Regosijo que causou no Cariry a chegada do lastro ao Crato' – *Diario do Ceara*, 26 de outubro de 1926.

“A sineta deu partida,
 A locomotiva silvou.
 Um jato de vapor branco
 Vomitou a válvula e
 Se espiralou no espaço;
 Esticaram-se as manilhas
 Mordendo os pinos;
 Geceram os pára-choques,
 Moveram-se as rodas e
 A máquina arquejando
 Foi-se movendo devagar,
 Depois mais depressa,
 E lá se foi arrastando o comboio
 Em rumo do sertão”.

Rodolfo Teófilo
 A Fome

Capítulo IV – RVC: Rapariga Velha Cansada

4.1 – As “zuadas” do trem

A incursão do transporte ferroviário rumo ao interior do Ceará, no final do século XIX e início do XX, proporcionou a (muitos de) seus habitantes um contato inédito com uma máquina ícone do progresso e do avanço da tecnologia desenvolvida até o momento. Junto à máquina era também inaugurada uma miscelânea de novos sons que passaram a fazer parte do cotidiano de homens e mulheres, fossem eles passageiros, simples espectadores ou trabalhadores ferroviários.

Francisco Rosa ao narrar suas memórias sobre seu trabalho na ferrovia o faz a partir da percepção, principalmente, dos sons que a locomotiva emitia em seu movimento. Para ilustrar melhor suas palavras pôs em execução, durante parte de sua narrativa, um cd no qual estava gravado o som de um trem: a máquina aparentava estar em plena marcha com um chiado curto e intermitente entrecortado pelo som agudo do apito. Segundo Francisco Rosa – que falava simultaneamente aos ruídos:

“Aí, ela vai com 60, por aí.
 Isabel: 60 por hora?

Fco Rosa: É, alta velocidade. É uma Maria Fumaça, é uma Pacífic. Ela foi fabricada pra trem de passageiros. Era muito econômica e, além de econômica, tinha velocidade e muita segurança. (...) Aí, é ela chegando na estação, ela vai batendo o sino. Vai chegar! Aí, as pancada dos trilhos, das juntas, a roda passa junto, aí provoca a batida.

Isabel: Além do apito tinha o sino?

Fco Rosa: Tinha o sino, porque ficava mais bonito, os passageiros gostavam muito. Quando entrava na estação batendo o sino, aí era uma alegria para os passageiros. O apito era mais pra passagem de nível, animal na Linha e aviso para os passageiros que tava perto da estação, aí a gente puxava a gaita, né. E tinha uns apito duplo, que era meio rouco, né, era bonito demais.³⁸⁹

O narrador demonstra como seus ouvidos ainda têm uma apurada habilidade de reconhecimento dos sons produzidos pelo trem, apesar de já haver passado cerca de 25 anos de sua aposentadoria compulsória e por invalidez, sob alegação médica de que o ex-maquinista sofria de surdez parcial.

Mas também aponta o quanto ferrovia e som estão relacionados nas lembranças de sua trajetória como funcionário da RVC, o que finda por descortinar – em consonância às memórias de outros ferroviários – um jogo de poder e relações baseado na percepção dos novos rumores, inaugurados, sobretudo, pela locomotiva.

Em virtude da frequência quase diária nas viagens em trilhos, os trabalhadores da ferrovia tinham oportunidade de conhecer a máquina por meio dos sons produzidos quando funcionava e podiam apreender mais aspectos de sua atividade. Luis Beserra explicou que, aos trabalhadores, era necessário, saber os mínimos detalhes da locomotiva em funcionamento, pois desse conhecimento dependia também a segurança durante a viagem. O ex-maquinista ainda acrescentou:

“Me lembro de uma vez, ainda era auxiliar, e a locomotiva subiu na Serra de Itapari e aqui e acolá aparecia uma zuadinha diferente. Aí quando chegou a Antonio Diogo eu disse para o maquinista:

- Olha, num vamos mais prosseguir nessa máquina, não, que ela pode se quebrar.

Era a turbina que estava avariada. Aí, pedimos outra máquina. Quando eu cheguei aqui soube que, se ela tivesse andado mais um

³⁸⁹ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 12.

pouco, tinha quebrado tudo. É preciso trabalhar com o ouvido, com tudo”.³⁹⁰

Segundo Marshall Berman, “ao que tudo indica, algumas das mais importantes variedades de sentimentos humanos vão ganhando novas cores à medida que as máquinas vão sendo criadas”.³⁹¹ As locomotivas inauguraram novas percepções de distâncias, velocidade e tempo, mas também traziam consigo uma conjunção de ruídos inteiramente desconhecidos, que redimensionaram, ao lado das máquinas, o cotidiano dos homens e mulheres modernos.

Os ruídos da locomotiva eram aspectos freqüentes no cotidiano deste ex-maquinista. Após uma infância na qual os sons mais comuns eram o canto dos galos e o mugir do gado na pequena cidade do Cedro – cujo conjunto formava uma paisagem sonora tão cotidiana que se tornava natural e, por isso, aparentemente não informativos – Luis Beserra passa a conviver, quando empregado da RVC, com uma sinfonia nova e mecânica. Neste caso, o entrevistado é obrigado a redimensionar sua relação com os rumores que chegam aos seus ouvidos, posto que percebe nesses novos sons uma carga informativa significativamente maior e, sobretudo, porque a interpretação adequada deles podia evitar prejuízos financeiros e humanos.

Nas narrativas dos ex-trabalhadores, o funcionamento da máquina ferroviária é apreendido e executado pelo contato e relação do corpo humano através de seus sentidos. Francisco Rodrigues – antigo condutor de trens – conta que “no tempo da Maria Fumaça, a gente ia dar lenha à máquina, a gente chamava e ela num apitava mais. A gente sabia, né. A gente ia, jogava aqui, o auxiliar lá em cima pegava e até encher o trem, ajudava a botar água na máquina”.³⁹² Interessante observar como, nas palavras do entrevistado, os trabalhadores eram mecanizados enquanto a locomotiva era humanizada. O contato entre ambos os modificava. A locomotiva não só respondia ao ser indagada, como também se alimentava, enquanto o funcionário trabalhava obedecendo a horários rígidos e serviços maquínicos. Assim, era o funcionário que servia à máquina, muito embora em troca de seu transporte, sobretudo

³⁹⁰ Entrevista feita com Luis Beserra em 3 de março de 2008 às 9:00h, p. 07.

³⁹¹ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p. 25.

³⁹² Entrevista feita com Francisco Rodrigues em 27 de fevereiro de 2008 às 10:00h, p. 04.

durante o abastecimento da fornalha, o seu corpo obedecia a movimentos constantes e repetitivos, quase mecânicos: agachar-se, pegar a lenha e levantar o corpo impulsionando a madeira para o alto. O auxiliar agarrava o objeto e o lançava na fornalha.

Desse modo, os trabalhadores ferroviários apreendiam e narravam os novos tons e cores de seu cotidiano em contato com a máquina, a partir da perspectiva sonora que a locomotiva trazia. Os sons produzidos por ela, no instante de seu funcionamento, eram o meio pelo qual a interpretavam e deduziam o que fazer.

Já para quem estava fora da máquina, nas estações ou ao longo da Linha, a percepção dos sons produzidos pela locomotiva tinha um caráter mais pitoresco ou de demarcação de espaço e tempo, porém, não destituído de um caráter informativo. Vicência Agostinho, que morava próximo à plataforma ferroviária do Crato, lembra que a partida do trem às cinco horas da manhã significava o início do dia:

“Acordava com o apito do trem. Aí tocava a sinetinha, três pancadas pra o trem poder sair, na terceira o trem saía, saía apitando. (...) Escutava de longe. Quando o trem vinha a casa estremecia. Cinco horas da manhã, a gente se acordava com a casa tremendo. Aí eu me levantava, toda vida eu gostei de levantar cedo. A minha mãe fazia o café, mas num ia pra saída do trem, não, que era cedo”.³⁹³

Aqueles que esperavam pela chegada do transporte férreo na plataforma da estação ou moravam próximo ao leito da Linha estavam dentro do espaço demarcado pelo trem, à medida que eram alcançados pela sua *abrangência auditiva*. Segundo Antonio Luiz:

“O trem – com seu itinerário prescrito, suas chegadas e partidas em horários relativamente fixos, o apito que se escuta ao longe – termina por assumir, para muitas pessoas situadas em seu raio de abrangência auditiva, uma função de marcador temporal, pois escande um senso de duração pautado na aproximação e distanciamento das estações ferroviárias, domina os ouvidos já antes e ainda depois de sua passagem, estabelece portanto uma certa impressão de rotina e alastra, pelo som, as marcas de sua presença”.³⁹⁴

No entanto, essas pessoas, assim como Vicência Agostinho, sentiam sua chegada não apenas pelo som que é produzido, mas pela vibração que a

³⁹³ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 1-2.

³⁹⁴ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo e. *Op. Cit.* p, 58.

passagem do trem de ferro, pesado, provocava nas casas e construções às margens dos trilhos. A conjunção desses sons e vibrações tinha o poder de provocar sensações diárias – nos corpos dos homens e mulheres que ali estivessem – que os tornavam capazes de organizar os horários e formar novos hábitos na população, como comentou o cronista anônimo: *“Muitas famílias esperavam que a ‘953’ apitasse na encruzilhada, e quando a última vibração se dissolvia em silêncio, alguém apagava as luzes e todos iam dormir”*.³⁹⁵

Nas entrevistas, o som do trem e, sobretudo, do seu apito também surge sobrecarregado de signos e significados. Alderico Damasceno em sua narração sobre as melhorias das condições econômicas da região, afirmou que, *“estas condições são trazidas de lá, trazidas pelo trem, ‘pio, pio, pio’, apitando e trazendo os jumentos econômicos, sociais e políticos para o interior do Ceará”*.³⁹⁶ O apito do trem também informava a população, segundo Huberto Cabral, que era hora de ver as novidades que chegavam em termos de jornais, revistas e moda.³⁹⁷ Para outra entrevistada, Olindina do Nascimento, como já dito, o silvo produzido pela chaminé do trem significava que era hora de correr para longe, pois, o ‘bicho’ o qual temia, se aproximava.³⁹⁸

As três inferências apontam para a conexão do som emitido pelo apito da locomotiva e a vinculação com a nova ordem que o trem inaugura com sua chegada. No entanto, na experiência de Olindina do Nascimento há o indício de uma relação peculiar entre o som da locomotiva e algumas de suas ‘reverberações’. Ainda conforme a entrevistada: *“Eu tinha medo mesmo, quando era pequena e ele dava o apito, aí eu corria. (...) Eu achava que era uma coisa bem grande, fazendo aquela zuada, aí corria”*.³⁹⁹ O fato da narradora, quando criança, nunca ter visto o trem, mas somente conhecer o som que o apito produzia, a fazia supor que se tratava de algo grande e perigoso. Segundo Merleau-Ponty essa percepção é possível porque à audição de ruídos ou rumores corresponde a fabricação, ou influência, de uma imagem

³⁹⁵ QUEIROZ, Rachel. Trem de Ferro. Centro de preservação da História Ferroviária do Ceará. Rio de Janeiro, REFFSA, 1982, apud PAULA. Op. Cit, p. 49.

³⁹⁶ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 04.

³⁹⁷ Entrevista feita com Huberto Cabral em 20 de outubro de 2005 às 14:00h, p. 03.

³⁹⁸ Entrevista feita com Olindina Nascimento em 25 de fevereiro de 2008 às 14:00h, p. 13-14.

³⁹⁹ Entrevista feita com Olindina Nascimento em 25 de fevereiro de 2008 às 14:00h, p. 14.

que, geralmente, não corresponde ao objeto real. Ou ainda, “os sons modificam as imagens consecutivas das cores: um som mais intenso as intensifica, a interrupção do som as faz vacilar, um som baixo torna o azul mais escuro ou mais profundo”.⁴⁰⁰ Dessa maneira, a intensidade (estridente) do apito da locomotiva inscrevia, para Olindina, o tamanho e o peso do trem, também intensificada pela consciência de sua própria estatura infantil. Desenha linhas assustadoras para dar forma a ‘zuada’, tão monstruosa e alarmante que a narradora não é capaz de encarar aquilo que a emite.

Em edição de *O Pão*,⁴⁰¹ da década de 1890, o ‘padeiro’ Eduardo Saboya faz a descrição da tristeza de uma criança de oito anos de idade ao ouvir o som do trem se aproximar: “Ao apito da máquina, porém, as lágrimas inundavam-lhe os olhos, e, quando ella [a locomotiva] enfrentava a pobre palhoça, nada faria conter os soluços d’aquella innocente creança”.⁴⁰² A criança chorava a morte do pai que dois anos antes tinha falecido vítima de um acidente de trabalho na construção dos trilhos por onde passaria mais tarde o trem de ferro.

A narrativa, ainda que carregada de exageros e ironias típicas deste periódico, evoca as possibilidades de sensações que podem ser produzidas pelo ruído do trem. Neste caso, a passagem da locomotiva, esteja ela atrelada a carros ou vagões, emitindo o som estridente de seu apito, e o conseqüente choro da criança lançam luz sobre dois aspectos importantes: primeiro, a memória não é seletiva, simplesmente; e segundo, lembrar pode ser uma experiência bastante desagradável.

Os sons, bem como os cheiros, – estes dois mais do que os outros sentidos – que se procura manter esquecidos e distantes da audição e do olfato, ao penetrar os sentidos trazem à memória tudo aquilo que não pode dar esperança. Nesse sentido, e, segundo Proust, a memória é involuntária e não tem nenhum vínculo com a racionalidade. Antes, obedece a infinitas inter-relações forjadas na própria construção de seu enredo. Por essa razão, o ato de lembrar pode ser uma experiência constrangedora e angustiante, como

⁴⁰⁰ MERLEAU-PONTY, Maurice. Op. Cit. p. 234.

⁴⁰¹ *O Pão* era um jornal editado pela Padaria Espiritual, movimento literário ocorrido no Ceará em fins do século XIX, e arquivado no Núcleo de Documentação da Universidade Federal do Ceará – NUDOC.

⁴⁰² SABOYA, Eduardo. O trem de Ferro. *O Pão*, 15 de março de 1895, n° 12, p. 04.

ocorria à criança que diariamente chorava a morte do pai ao ouvir o silvo da locomotiva.

Proust acrescentou ainda que a memória involuntária surge, geralmente “(...) quando um odor, um sabor, encontrado em circunstâncias muito diferentes desperta em nós, apesar de nós, o passado, sentimos o quanto esse passado era diferente do que acreditávamos lembrar, e que nossa memória voluntária pintava como fazem os maus pintores, com cores sem verdade”.⁴⁰³ Jacy Seixas, sobre este conceito, destacou que esta memória tem sua existência na ausência de uma lembrança voluntária que recorda um passado de acontecimentos, o qual não agrega sentimentos e que estaria mais relacionada à visão, enquanto a involuntária seria mais freqüentemente despertada pela ação do paladar, olfato e audição. Assim, a memória involuntária, segundo Seixas, se constitui em “memórias que parecem emergir, irromper de um passado mais-que-morto para assombrar o nosso presente concebido, contra todas as evidências, segundo os cânones da ideologia do progresso”.⁴⁰⁴

Da mesma forma que funcionários e demais espectadores, os passageiros também percebiam os sons produzidos pela locomotiva. Novamente numa edição de *O Pão* uma reflexão envolvendo o trem, assinada por A. S., se torna relevante. O texto descreve uma viagem pela via férrea da Estação Central da capital em direção ao interior do estado no ano de 1895. A percepção do autor é voltada para os ruídos produzidos pela locomotiva e pelas pessoas ao seu redor, observação que, ao escritor, minava o futuro da poesia. Enfim, escreveu:

“O chiado largo e perenne da machina, deixando escapar as demasias da pressão, servia de fundo sonoro as notas agudas que se crusavam no ar. Retiniu forte a sineta, entravam novos passageiros, a máquina ensaiou um guincão. Um longo estremeção percorreu o trem de um extremo ao outro. Sob meus pés rangiam rispidamente correntes que se destendiam. Novo retinar da sineta, um grande berro da machina, e

⁴⁰³ Swann expliqué par Proust, p. 558. Apud SEIXAS, Jacy Alves de. Percursos de memórias em terras de História: problemáticas atuais. p, 46. In: BRESCIANI, Stella. & NAXARA, Márcia (orgs). Memória e (Res)sentimento. Indagações sobre uma questão sensível. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001.

⁴⁰⁴ SEIXAS, Jacy Alves de. Op, Cit, p. 48. Jacy Seixas ainda inferiu sobre o texto Proust: “Swann, envelhecido, observa o narrador proustiano, podia falar serenamente dos dias em que fora amado por Odete, valendo-se com precisão de frases que eram ‘outra coisa’ que aqueles dias; mas o personagem experimentava uma ‘dor súbita’ uma emoção arrebatadora, quando sua lembrança de Odete era involuntariamente despertada e conduzida pela ‘pequena frase’ musical da sonata de Vintenil, que lhe ‘devolvia’ aqueles dias”. Idem, p. 47.

o trem começou a se arrastar sobre a grande nave da gare (...) [Mais tarde] o trem rolava velozmente agora com uma forte trepidação de eixos e o tá-tá-tá característico da subida das rampas”.⁴⁰⁵

Guardadas todas as especificidades deste periódico, o som da locomotiva surge. O misto de apitos e o ranger de ferros soavam ao autor como uma feia expressão da tecnologia, na qual nada havia de confortável. Previa em inventos tecnológicos o apocalipse da arte, em virtude de sua velocidade, praticidade e realidade, e antecipa uma imagem que em anos futuros será corriqueira: a poluição sonora.

Francisco Rodrigues, antigo condutor de trem, ao lembrar algumas viagens em carros puxados pelas locomotivas a vapor, narrou: “A Maria Fumaça era uma máquina muito bonita, nas curvas ela fazia Tchic-ta, Tchic-ta, Tchic-ta. O pessoal adorava quando tava nas curvas. A diesel não, já foi uma máquina mais moderna, mais silenciosa, silencioso, tranqüilo”.⁴⁰⁶ O caráter ruidoso do transporte ferroviário passa a ser descrito como um som agradável aos ouvidos dos passageiros, ao contrário da outra descrição. Seu chiado, intensificado pelo movimento da curva, se tornava pitoresco. No entanto, em relação a esta a locomotiva a movida a diesel é apresentada como alternativa de transporte férreo mais silencioso, mais moderno.

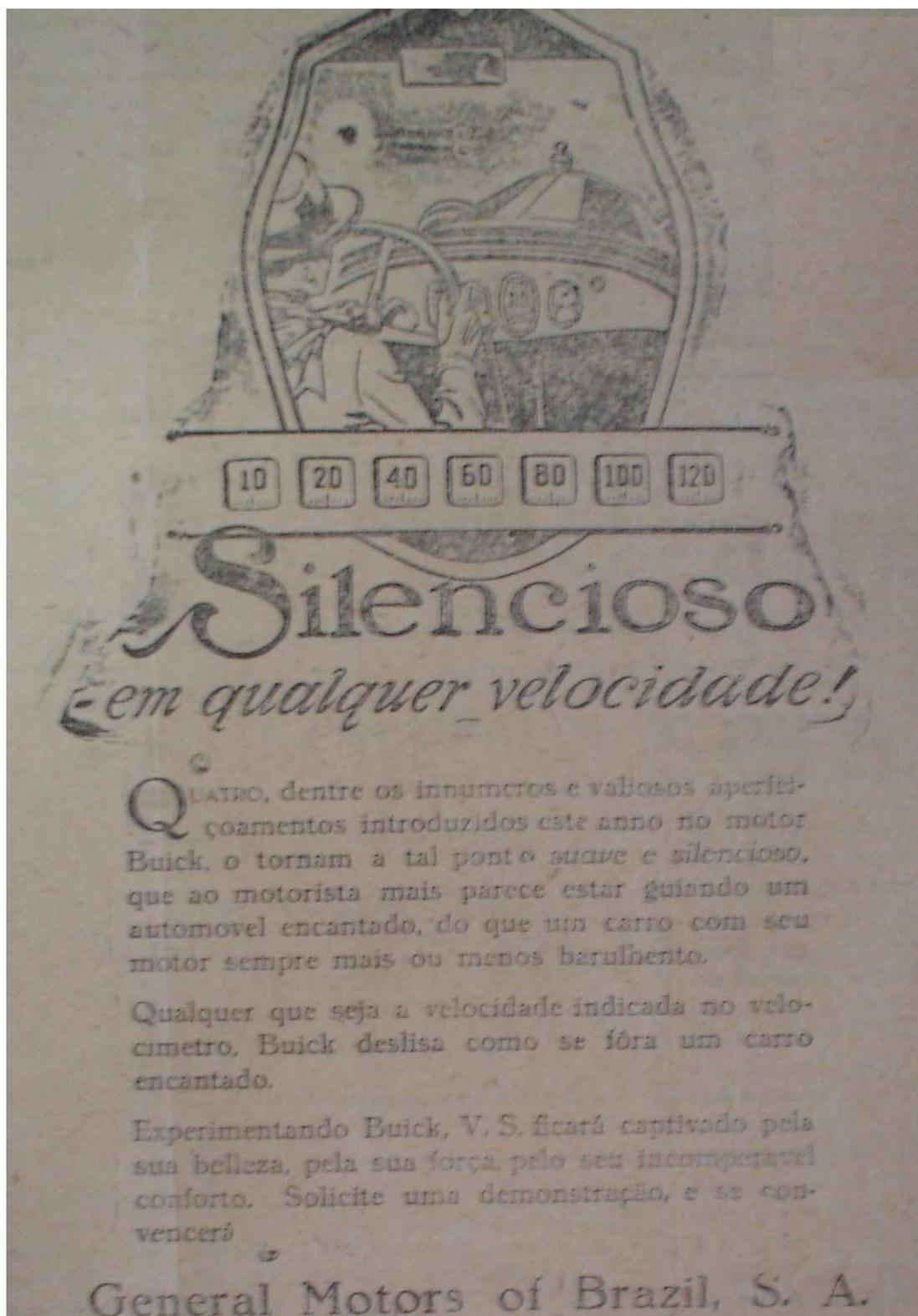
Sua preocupação em anunciar a existência de um transporte ferroviário alheio ao seu barulho característico estava, muito provavelmente, relacionada a uma concorrência sutil com o automóvel, na época cada vez mais apresentado como a melhor opção de transporte também em razão de uma baixa emissão de sons.⁴⁰⁷ Conforme propaganda publicada no jornal *O Ceara* no ano de 1928:

⁴⁰⁵ A. S. Álbum de Estudos II – No Trem. *O Pão*, 15 de agosto de 1895, n° 22, p. 03.

⁴⁰⁶ Entrevista feita com Francisco Rodrigues em 27 de fevereiro de 2008 às 10:00h, p. 04.

⁴⁰⁷ A discussão da relação entre veículos e modernidade será feita no tópico seguinte, no qual se pretende interpretar com maior acuidade como as memórias sintetizam e apresentam as relações com a tecnologia e o conceito de modernidade.

Figura 3 – Propaganda de veículo da General Motors



10 20 40 60 80 100 120

Silencioso

em qualquer velocidade!

QUATRO, dentre os innumeros e valiosos aperfeiçoamentos introduzidos este anno no motor Buick, o tornam a tal ponto suave e silencioso, que ao motorista mais parece estar guiando um automovel encantado, do que um carro com seu motor sempre mais ou menos barulhento.

Qualquer que seja a velocidade indicada no velocimetro, Buick deslisa como se fôra um carro encantado.

Experimentando Buick, V. S. ficará captivado pela sua belleza, pela sua força, pelo seu incomparavel conforto. Solicite uma demonstração, e se convencerá

General Motors of Brazil, S. A.

Figura 03 – Anúncio que demonstra a preocupação da emissão de ruídos como descrédito do motor de máquinas. Fonte: Anúncio veiculado no jornal *O Ceara* de 29 de janeiro de 1928, p. 06.

Segundo Antonio Luiz, “o som produzido pela locomotiva, (...), foi suplantado pelo ronco grave do carro, cujo volume muda abruptamente, de acordo com sua aceleração e as correspondentes variações na caixa de câmbio”.⁴⁰⁸ Nesse sentido, e, rivalidades e propagandas à parte, o motor a vapor e o movido à explosão – muito embora este seja menos ruidoso que o outro – vão ambos constituir a paisagem sonora de cidades como o Crato. Como lembrou Dona Naninha, na década de 1950, em dia de festa, se avolumavam carros perto da estação que paralelamente ao tráfego de trens faziam o transporte de pessoas do Crato para Juazeiro. De maneira que os sons dos veículos e o produzido pelo ajuntamento de pessoas se misturavam fazendo “uma zuada medonha”.⁴⁰⁹

No entanto, não era apenas visão e audição os sentidos que são percebidos no interagir neste conjunto, todo o corpo, com sua sensibilidade, participava desta experiência. Luis Beserra⁴¹⁰ em comentário sobre os trens, afirmou que os comboios de carga “eram carros mais pesados. O trem de passageiros, não, era mais maneiro os carros. Por muito lotado que eles estejam é mais maneiro que uma carro de carga”.⁴¹¹ Esta percepção da divergência entre os pesos dos trens pode ser bastante óbvia, posto que é evidente a capacidade do transporte férreo de movimentar muitas toneladas em seus vagões. O ex-maquinista, entretanto, não se refere ao assunto a partir desse pressuposto. Quando o entrevistado fala da diferença nos pesos dos comboios se refere não àquilo que conhece, mas àquilo que sentia ao guiar o trem, narrou uma situação vivida, suas sensações: a experiência da relação entre seu corpo e a locomotiva.

Francisco Rosa também fazia distinção sobre o peso da máquina que puxava carros de passageiros àquela atrelada a vagões. Todavia, acrescentou que o trem de passageiros se tornava mais pesado no trajeto em virtude da responsabilidade em transportar inúmeras pessoas, o que “pesava nas costas

⁴⁰⁸ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo e. Op. Cit, p. 58.

⁴⁰⁹ Entrevista feita com Dona Naninha em 4 de novembro de 2006 às 17:00h, p. 06.

⁴¹⁰ Nasceu na cidade de Cedro no Ceará e entrou em 1955 na extinta RVC desempenhando o ofício de soldador, passando a auxiliar de maquinista e, posteriormente, a maquinista, função na qual se aposentou em 1983.

⁴¹¹ Entrevista feita com Luis Beserra em 3 de março de 2008 às 9:00h, p. 14.

do maquinista”. Enquanto que, segundo ele, o trem de carga garantia maior liberdade de ação ao trabalhador.⁴¹²

Da mesma forma, Francisco Rosa destacou sua percepção do cheiro no interior da cabine, determinado pela espécie da madeira incinerada para produzir vapor:

“Pegava a lenha, o angico, já saía um aroma diferente da caixa de fumaça. A gente conhecia a lenha mesmo, mas também o cheiro, o angico era um cheiro mais agradável. Todo tipo de madeira: sabiá, pau branco, aroeira, cada uma tinha um cheiro diferente. A jurema tinha um cheiro ruim e ainda era cheia de espinho, a gente ficava com a mão tudo furada”.⁴¹³

A locomotiva do tipo Maria Fumaça era composta pela caldeira, em primeiro plano, seguida pela cabine do maquinista. Esta ordem era importante porque a caldeira devia receber as primeiras rajadas de vento, impedindo um superaquecimento. Mas, tal disposição também contribuía para levar este vapor a cabine preenchendo os espaços vazios com o cheiro proveniente da madeira utilizada. Seu corpo experimentava aquela situação a partir do olfato, que intensificava sua interação com a máquina.

Francisco Rosa ainda relembrou que nas primeiras locomotivas, do modelo Maria Fumaça, seu organismo precisou se acostumar com o novo ritmo porque, segundo ele, esta locomotiva:

“Balançava, pulando e pra lateral também. Era porque, era diferente da diesel da elétrica, num tem amortecedor, não tinha, era no ferro velho mesmo. Num tinha amortecedor, tinha era umas molas, mas as molas era muito duras pra ser flexível, né. Aí, quando batia era aquela pancada, mesmo que ta batendo um martelo.”⁴¹⁴

O comportamento do corpo enquanto ainda não estava acomodado às novas disposições, impostas pelo deslocamento mais veloz, produz, num primeiro momento, uma sensação de estranhamento. Francisco Rodrigues⁴¹⁵ relembrou que, no decorrer das viagens, o balanço e as batidas de trem incomodavam os passageiros, sobretudo os que utilizavam o transporte pela

⁴¹² Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 07.

⁴¹³ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 12.

⁴¹⁴ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 12.

⁴¹⁵ Nascido em 1942 na cidade de Fortaleza. Passou a trabalhar na REFFSA em 1959 como guarda-freios, auxiliar de trens e, por último, agente de trem. Aposentou-se em 1988.

primeira vez, a ponto de alguns “*vomitarem dentro do trem*”.⁴¹⁶ Fato semelhante ocorreu com Vicência Agostinho, que relembando sua primeira viagem a bordo do trem, conta que sentiu como se estivesse ‘bêbada’:

“Lembro, fiquei beba no trem. Vomitando, foi, fui pra Aurora, pra casa de uma prima minha. Ave Maria, cheguei lá morta, eu butava a cabeça do lado de fora pra baldiar fora. Ah, mas depois eu ia pro Juazeiro, ia pro Juazeiro todo domingo, passear no Juazeiro, quando era cinco horas da tarde voltava. Era bom demais.”⁴¹⁷

“Mas, que diabos, o organismo sabe transitar lentamente dos movimentos rítmicos simples para as flutuações periódicas (...)”.⁴¹⁸ Michel Serres destacou, com esta afirmativa, a faculdade do corpo, instintiva, de sentir e se adaptar aos ritmos que lhes são apresentados, como as novas velocidades e formas de movimento percebidos no contato com máquinas nas quais é possível o transporte de passageiros, entre elas a locomotiva e, em seguida, o avião. Por essa razão, os dois ferroviários afirmaram que tudo se tratava de uma questão de tempo, após o qual *todos se acostumavam*.

Por outro lado, a narrativa do ex-maquinista Francisco Rosa implica também o reconhecimento da operação de um trabalho árduo, que fatigava seu corpo e parecia não lhe permitir nenhum momento de descanso. Em outros pontos da sua entrevista, o ex-trabalhador da RVC destacou o fato de haver muito trabalho, especialmente na época em que se operava a Maria Fumaça, cujo serviço deixava o seu corpo sujo e exausto:

“Porque ali antigamente era o, o freio era a vácuo, e ele não era muito era, como se diz, confiável. Ficava operando a composição, de vez em quando olhava e tinha que fazer carreira porque o pedaço que ficava atrás, se fosse numa descida, você tinha que fazer todo o esforço, ajustar a velocidade da composição pra pegar o arranco lá em cima por que o atrasado do trem vinha e voltava. Porque não tinha, quando desligava o vácuo, perdia toda a plenagem, né. Hoje não, com a modernidade, se houver um rompimento da composição, automaticamente é aplicado o freio, automático sem ninguém acionar, e o resto da composição, lá atrás também, para imediatamente, sem ninguém acionar. Aí a gente recarrega o freio, vai lá onde rompeu, isola, refaz, recua pra poder, pra saber porque foi o engaste, se quebrou, aonde, um engaste, uma coisa. Se fosse uma coisa comum a

⁴¹⁶ Entrevista feita com Francisco Rodrigues em 27 de fevereiro de 2008 às 10:00h, p. 03.

⁴¹⁷ Entrevista feita com Vicência Agostinho em 20 de junho de 2008 às 9:00h, p. 04.

⁴¹⁸ SERRES, Michel. *Variações sobre o corpo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004, p. 121.

gente se remendava, e se não fosse um cabo quebrado tinha que pedir socorro”.⁴¹⁹

Operar a composição férrea exigia do corpo do maquinista uma interação com a locomotiva que envolvia todos os seus sentidos e reflexos. Este emprestava à máquina seus movimentos de maneira que ela passava a ser compreendida como um prolongamento de seu próprio corpo. Obedecia, em certa medida, aos seus comandos e colocava o maquinista numa situação de destaque, controle, ao mesmo tempo em que dominava seus movimentos, posto que não poderia alterá-los sob pena de comprometer o funcionamento da locomotiva. Assim, trem e corpo do trabalhador, sobretudo o maquinista, vivenciavam uma espécie de simbiose, necessária ao funcionamento da máquina, na qual a atividade de um limitava o outro.

Luis Beserra também relembrou a função de governar a locomotiva como algo 'penoso' e ainda ressaltou que o trem, à medida que exigia dos funcionários muito esforço, contribuía, progressivamente, para um acentuado desgaste de suas forças. Situação que era, segundo o narrador, intensificada pela falta de responsabilidade de alguns administradores da estrada de ferro que muitas vezes não respeitavam o tempo de descanso dos ferroviários. Conforme narrou:

“Era uma vida cheia de aventuras. Era, assim, uma vida muito desgastante. Porque eu trabalhei 27 anos e muitas noites, às vezes viajando, eu dizia:

- Quando eu me aposentar eu vou passar três dias e três noites dormindo.

Porque o desgaste era demais. Uma certa vez tava viajando, tava destacado em Sobral, viajando para Crateús, cheguei em Crateús:

- Tem um trem pra você voltar.

Aí, voltei. Quando cheguei em Sobral:

- Tem um trem pra você voltar.

(...) Aí quando cheguei em Crateús o agente disse:

- Rapaz, tem um trem pra você voltar.

Eu disse:

- Olha, eu não tenho condições físicas de maneira nenhuma, nem mental. Tô com 56 horas de trabalho e não posso, não”.⁴²⁰

Segundo Luis Beserra, tamanha era a carga de trabalho mal remunerado, ou mesmo ignorado – como acontecia ao conjunto de horas

⁴¹⁹ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 05.

⁴²⁰ Entrevista feita com Luis Beserra em 3 de março de 2008 às 9:00h, p. 08.

extras acumuladas sem pagamento – que o ex-maquinista no ano de 1981 escreveu uma carta ao então presidente do Brasil, João Figueiredo, requerendo uma “*solução justa e perfeita*” para sua situação. Na correspondência ainda acrescentou que em um “*levantamento feito com sete (7) cadernetas em meu poder, consta que o meu prejuízo nas horas extras sobem a uma média de 70%, calculadamente de 1966 até ao dia 20 de novembro de 1976, sem contar com as arbitrariedades de 1964, o meu prejuízo é de mais de 10.000 (dez mil horas)*”.⁴²¹ Luis Beserra, ao apresentar a carta durante a entrevista, afirmou que somente a escreveu porque os requerimentos feitos as instâncias possíveis não tiveram resultado. Suas reivindicações ao Presidente do país, de igual modo, não obtiveram nenhuma resposta.⁴²²

O antigo maquinista Luis Beserra lembrou ainda que, por diversas vezes, precisou utilizar alguns artifícios que lhe concedessem um pouco de descanso durante as viagens férreas, sobretudo as noturnas. Seu corpo sentia uma sensação de fadiga ainda maior do que nas trajetórias percorridas durante o dia. Seus artifícios consistiam, na verdade, em manobras somente possíveis em virtude do conhecimento que possuía da máquina ferroviária, a saber, a compreensão do que significava cada som e vibração produzida pela locomotiva, uma oportunidade de manipulá-la e garantir alguns minutos de descanso durante a jornada.

“Era uma aventura que nos custava caro porque, por exemplo, em 27 anos que eu trabalhei, uns 10 anos foi trabalhando à noite. Era tanto que quando você viajava a noite tinha muito sono. Entregava ao auxiliar, às vezes, para levar um pouquinho. Ou quando você ia subir uma rampa comprida, aí você ficava, a máquina funcionando subindo e você com o olho fechado, mas vendo uma coisa e outra. Quando a máquina acabava de subir, que o motor mudava de tom, a gente despertava. A pessoa só fazia já com a prática que tinha”.⁴²³

A viagem na ferrovia é descrita como uma aventura que o colocava como herói, guiando a máquina por noites escuras, missão que, em alguns momentos, era cumprida de olhos fechados, mas ouvidos abertos. Era também uma aventura que o expunha a variados perigos e riscos de vida, que podiam

⁴²¹ Carta endereçada ao Presidente João Figueiredo em março de 1981 com as reivindicações de horas extras desconsideradas pela administração da RFFSA apresentada durante a entrevista de 3 de março de 2008 às 9:00h, cujo exemplar me cedeu uma cópia.

⁴²² Entrevista feita com Luis Beserra em 3 de março de 2008 às 9:00h, p. 11.

⁴²³ Entrevista feita com Luis Beserra em 3 de março de 2008 às 9:00h, p. 7-8.

advir do cansaço de seu corpo e poderia provocar acidentes ao comboio. Entretanto, era o seu corpo quem articulava a viagem, decidia os horários em que podia dormir e a hora exata de despertar a partir das percepções dos tons que o trem emanava em sua marcha. Fato que, segundo o narrador, o legitimava como bom maquinista, muito embora à custa da própria exaustão através de muitas noites insones.

Todavia, ao esgotamento da força física se somava a exposição aos ruídos característicos produzidos pela máquina férrea. Francisco Rosa relaciona também ao contato freqüente com estes sons o prejuízo que teve na sua capacidade de audição. Conforme este narrador, a máquina

“Diesel-elétrico fazia barulho demais Eu perdi a audição por causa do alto som da Diesel, o som é alto demais, o motor é alto demais, aí dentro dos cortes, é mesmo que, você vai num carro e entra num túnel você buzina e o som é mais alto e mesmo o som do motor é mais alto. Iguamente elas, pega uma rampa pesada, né, passava de dez, quinze minutos ela toda acelerada. (...) a gente usava o protetor e num adiantava de nada. E outra: gripe mal curada, poeira, aí ocasionou a perda da audição. (...) faltava um ano e pouco pra eu me aposentar. Aí o médico da Rede achou que eu não podia continuar e me jogou de licença. Eu perdi as ouça total. Esse aqui (apontando ouvido esquerdo), nada, nada, nada”.⁴²⁴

Esse antigo maquinista encerrou seus trabalhos na estrada de ferro por determinação de uma aposentadoria compulsória baseada no laudo médico que atestava a perda de parte de sua capacidade auditiva, o que comprometia diretamente sua função no trem. O outro maquinista, Luis Beserra, também alega em sua entrevista os mesmos danos que adiantaram a aposentadoria de Francisco Rosa. No entanto, para o segundo, os prejuízos não são compreendidos por ele como tão graves, tanto que não foi obrigado a encerrar seus trabalhos antes de completar o tempo necessário para uma aposentadoria convencional.

Em contrapartida, estes enredos ainda sugerem outras interpretações. A noção de que a máquina ferroviária se transformou ao longo dos anos apresentando progresso – como na passagem da locomotiva a vapor para a movida a diesel, ou retrocesso no abandono de antigos carros à corrosão provocada pela ferrugem – também lembrava a estes narradores que o tempo

⁴²⁴ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 10.

havia passado para eles. À medida que carros eram largados em sucatas à ruína e o material outrora forte e rígido, se deteriorava à ação do tempo, os trabalhadores também percebiam seu envelhecimento, a surdez que os incapacitava, tal como ficavam imprestáveis os carros e, por essa razão, eram afastados.

Para moradores da cidade do Crato, como Geraldo Maia, a passagem dos anos que modificou a ferrovia, extinguiu os horários do trem e, sobretudo, transformou a estação, também estava relacionada ao seu próprio envelhecimento. Conforme o entrevistado:

“Aquilo ali, onde era a Linha, era limpo, a gente não via um mato, num via um mato, né como hoje, não. Que a gente passa de noite, tem luz mas o pé de pau atrapalha, aquilo ali é um esconderijo maior do mundo. Eu canso de dizer, eu já disse a Ariosvaldo, disse a Waltim, disse a dr. Ossean, tudim.

- Dr. Ossean, a nossa felicidade quando a gente andava por cima da Linha ali, quando nascia um mato que tava deste tamanhinho assim (indicando a distância com as mãos), vinha um trem chei de empregado com uma panelona deste tamanho (indicando a distância com a abertura de seus braços), botava pra cozinhar e dentro de um dia deixava mais limpo que isso aqui! (indicando o piso de sua casa). Hoje não, é uma mata mais infeliz do mundo”.⁴²⁵

A relação que estabelece entre a desorganização da Linha férrea e seu próprio envelhecimento é sutil. Mas existe na medida da percepção de que o que está posto atualmente é profundamente diferente do que experimentou no passado. Geraldo Maia, assim como a maioria dos outros entrevistados, nasceu em data relativamente próxima à que o trem aportou pela primeira vez na cidade do Crato. Dessa maneira, o período no qual seus corpos apresentavam maior vigor físico – adolescência, juventude e fase adulta – coincidiu com os anos em que o transporte férreo era o símbolo do progresso.

Se observado este paralelo, o cansaço da Rapariga Velha significava também o seu, representado, na ferrovia pela vegetação que cobria seus trilhos e, no narrador, pelo avanço dos cabelos brancos e a progressiva diminuição da agilidade de seus membros. Não é, no entanto, algo que o narrador aceita pacificamente. Geraldo Maia, conforme suas palavras, alertou sobre o perigo do abandono da área a alguns dos antigos prefeitos da cidade, sem muito êxito, pois a vegetação crescia cada vez mais, se tornando *uma mata mais*

⁴²⁵ Entrevista feita com Geraldo Maia em 26 de setembro de 2005 às 14:00h, p. 06.

infiliz do mundo. Em contrapartida, também reclamava as restrições feitas a seu corpo pela pobreza que experimentava: traduzida no estado de suas roupas, extensão (diminuta) de sua casa e pequena perspectiva financeira, dado que a atividade de sapateiro não apresenta grande rentabilidade. Elementos que intensificavam a noção de que o passar do tempo era danoso.

Por outro lado, as palavras de Geraldo Maia indicam a relação da sua memória com seu corpo e o mundo. Suas lembranças são narradas a partir da consideração de algumas dimensões, que se tornam importantes porque permitem que o entrevistado expresse suas sensações de maneira a tornar compreensíveis suas atitudes. Todavia, o fundamental é observar que estas dimensões ganham, durante a construção do enredo, a determinação de sua altura, largura, peso ou profundidade, as quais são descritas com a utilização de partes do seu próprio corpo: as mãos separadas por pequena distância demonstram a altura da vegetação e os braços abertos indicam a largura da caldeira. Nenhuma de suas indicações ultrapassa suas próprias medidas. Pelo contrário, são elas que o auxiliam na tarefa de dar forma a suas memórias. De maneira que o mundo é considerado em suas lembranças e reflexões a partir de si mesmo. Assim, qualquer limitação física ou financeira que seu corpo venha a sofrer influência na forma como percebe e reflete esse mundo.

O enredo articulado por Manoel Teixeira para narrar suas lembranças também sugere uma interpretação que considera as limitações impostas a seu corpo. Assim como Geraldo Maia, o narrador expressa a percepção de um contexto presente, triste e pobre, em contraste com um passado mais feliz, no entanto, relembrou sua vida de maneira mais pessimista que o outro. A força e o vigor de seus membros ficaram para trás, coincidentemente, na mesma época em que o tráfego de trens na cidade do Crato era constante e traduzido como desenvolvimento. A estes momentos se sucederam tempos difíceis nos quais se destacam pobreza e complicações físicas, época em que as esperanças de melhorias são remotas. Falando sobre o homem pobre, comentou:

“E pra que ele vai trabalhar? Nós tamos num mundo incivilizado, desclassificado. Estamos num mundo anarquizado. Só é bom pros deputados e senadores, esse povo que ganha muito, vive só de enrolar o povo. Num governa, no tempo da eleição enche o povo de folha (estalando os dedos de uma mão para indicar dinheiro), e vão-se

embora e não vem mais cá. Esse movimento, e o povo, se acostumou com isso. É uma anarquia, viu”.⁴²⁶

Manoel Teixeira, pelo menos dez anos antes da entrevista, foi vítima de um acidente em uma construção, na qual prestava serviço como pedreiro, que prejudicou o funcionamento de suas pernas, dificultou bastante seu poder de locomoção – só conseguindo fazê-lo com o auxílio de muletas – e que, conseqüentemente, o impediu de continuar trabalhando. A partir de então, o narrador alega ter ficado dependente do governo por meio de uma aposentadoria por invalidez e passou a viver com muitas restrições financeiras. Tais acontecimentos, ao que tudo indica, influenciaram diretamente sua opinião quanto às autoridades e instituições nacionais. Essa sensação é tão nítida que, quando questionado sobre suas lembranças a respeito do trem, atribuiu imediatamente aos poderes públicos a desorganização das fontes que garantiriam material para o funcionamento da máquina férrea num possível retorno do tráfego ferroviário à região.⁴²⁷ Segundo Manoel Teixeira:

“Foi a maior novidade do nordeste. Vir o trem. Ah! Se voltasse de novo. Eu num tem fé que volta não! Tá tão caro agora. O material que é... que aquilo é dormente de madeira. Naquele tempo tinha muita madeira nessa Serra... Quando se quebrava uma, duas, três dormente daquele, depressa metia um outro. Tinha uns engaiolado aqui e acolá, agora acabou-se, ninguém tem com que faça nem um fogo no Crato, o DNOC desgraçou tudo. Oi, a Serra do Araripe era uma mãe do povo. (...) o pobre ia fazer uma casa, tirava madeira e fazia. E as nascente tudo agüentando. Nós tinha este beiral de Serra das Guariba a Barbalha coberto de canaviais e eram aguados com água da nascente. Hoje em dia a nascente... os engenhos acabou-se e o DNOC num deixou mais ninguém mexer e a nascente tá se acabando, tá se acabando, tá se acabando (repete). E a Serra nunca deixou de dar água com abundância, com esse movimento todinho, o movimento de água da nascente nunca faltou. Agora não, ninguém pode tirar um cambito na Serra por causa da nascente. Eles num sabem nem o que é que tão dizendo”.⁴²⁸

O Departamento Nacional de Obras contra as Secas – DNOCS deriva do programa assistencial IOCS – Inspeção de Obras contra as Secas – criado

⁴²⁶ Entrevista feita com Manoel Teixeira em 10 de dezembro de 2005 às 9:00h, p. 02.

⁴²⁷ No momento em que foi feita esta entrevista Manoel Teixeira não estava, de nenhuma maneira, informado de que existia qualquer possibilidade da ferrovia, e estação cratense, voltarem a funcionar. Dessa forma, é possível perceber em suas palavras um claro desapontamento em relação a extinção da via férrea que chegava a cidade. Tanto que ele não tem mais nenhuma esperança de que ela tenha o seu funcionamento restaurado.

⁴²⁸ Entrevista feita com Manoel Teixeira em 10 de dezembro de 2005 às 9:00h, p. 01.

em 1909 com o objetivo de minorar os efeitos das estiagens que assolavam o semi-árido. O decreto n° 13.687, de 07 de abril de 1919, transformou o órgão em IFOCS - Inspetoria Federal de Obras contra as Secas, em cujo estado tinha sob sua administração a Rede de Viação Cearense e a implementação das grandes obras do Nordeste, os açudes.⁴²⁹ A subordinação da RVC ao IFOCS se estendeu até o ano de 1924, quando por meio do decreto n° 16.403, de 16 de março deste ano, a Rede foi devolvida ao Ministério da Viação. Posteriormente, se estabeleceu como DNOCS.

O DNOCS tinha a função de identificar e solucionar os efeitos causados pelas secas. Durante o século XX, segundo Frederico de Castro Neves, este órgão funcionou em parceria com outros como o Ministério da Viação e Obras Públicas e a Secretaria das Secas – às vezes concomitantemente – no ‘combate as secas’, quando participaram de grandes obras como a construção da Estrada de Ferro de Baturité, bem como em outras de caráter mais duvidoso como os ‘açudes sorrisal’ – desfeitos nas primeiras precipitações.⁴³⁰ Mas, como estava relacionada com o trabalho contra as estiagens, também poderia ser relacionada a ‘indústria da seca’, que, segundo Neves, “*florescia permanentemente. [Pois] quanto maiores as verbas e os organismos de atendimento, mais possibilidades de desvios, favorecimentos, uso político etc*”.⁴³¹

Provavelmente estava relacionada a um desses aspectos, ou mesmo tenha a restrição do acesso e utilização da população às regiões florestais e seus recursos, por isso, a revolta que Manoel Teixeira expressou durante sua entrevista. Para este narrador, a instituição foi incapaz de ajudar porque extinguiu o relacionamento que antes era natural entre os habitantes da região e a natureza, onde se busca apenas o necessário para sobreviver – uma relação tão naturalizada para ele que chega a afirmar: *a Serra do Araripe era*

⁴²⁹ LIMA, Francisco de Assis Silva de & PEREIRA, José Hamilton. Estradas de Ferro no Ceará. P. 74-75.

⁴³⁰ NEVES, Frederico de Castro. A seca na história do Ceará. p, 96. In: SOUSA, Simone de & GONÇALVES, Adelaide (orgs). Uma nova história do Ceará. 2ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

⁴³¹ Idem, p, 92. É importante acrescentar que, segundo Neves, diversas vezes a população que dependia do auxílio financeiro ou alimentício administrado pelos citados órgãos se revoltou, e provocou destruições de obras públicas, estimulados pela insatisfação com a morosidade nos trabalhos desses Departamentos.

uma mãe do povo – baseando seu argumento na situação de progressivo desgaste da nascente – fonte natural de água potável – que abastece o Crato.

Segundo afirmou Keith Thomas em seu livro *O Homem e o Mundo Natural*⁴³², a compreensão de que o mundo foi arquitetado para exclusivo usufruto e domínio humano – ou visão antropocêntrica – era defendida por teólogos ingleses no início do século XVII. E que, “Ainda na década de 1830 os autores dos Tratados de Bridgwater (...) sustentavam que todas as espécies inferiores tinham sido feitas para servir os propósitos humanos”.⁴³³ Assim, o meio natural se restringia a um mero fornecedor de recursos para a sobrevivência de homens e mulheres. Naturalistas modernos, no entanto, desenvolveram outra forma de perceber este mundo natural, a partir de traços menos antropocêntricos que os teólogos. Conforme Thomas, “em vez de afirmar a comestibilidade, a beleza, a utilidade e o estatuto moral das plantas, caracteres que assim se tornaram irrelevantes, os naturalistas buscaram perscrutar suas qualidades intrínsecas; a estrutura, tão-só, fundava a distinção entre as espécies”.⁴³⁴ Tais estudos, ainda segundo esse autor, puderam desconstruir muitas ‘superstições populares’ em relação a alguns aspectos da natureza, mas não liquidou a compreensão antropocêntrica do mundo, cuja existência pode ser observada, por exemplo, nas palavras de Manoel Teixeira sobre a Serra do Araripe.⁴³⁵

Segundo Bruno Latour em seu livro *Jamais fomos modernos*, a relação homem/natureza é o ponto de partida para a organização do pensamento moderno. A modernidade, nesse contexto, significaria compreensão de ambos como distintos e absolutamente independentes, uma contrapartida do “obscurantismo das idades passadas, que misturavam indevidamente necessidades sociais e realidade natural, [a qual] foi substituído por uma auréola luminosa que separava claramente os encadeamentos naturais e a

⁴³² THOMAS, Keith. *O Homem e o Mundo Natural: mudanças de atitudes em relação as plantas e os animais, 1500-1800*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

⁴³³ THOMAS, Keith. Op. Cit, p. 24.

⁴³⁴ THOMAS, Keith. Op. Cit, p. 79.

⁴³⁵ Mesmo porque continuou sendo desejo de muitos naturalistas modernos identificar utilidades para os homens nas plantas a partir de possíveis funções medicinais; ou de procurar em organizações animais, como a praticada pelas abelhas, relações com a disposição da vida humana em sociedade.

fantasia dos homens”.⁴³⁶ Esta compreensão contribuiu para a proliferação de instituições e intelectuais que estudassem e procurassem explicar este outro mundo, o meio ambiente. Merleau-Ponty identifica esta atitude de buscar entender o outro, a natureza, como *pensamento de sobrevôo*, para evidenciar o equívoco de considerar o meio natural como algo estranho à humanidade e suas produções. Latour concorda com a impossibilidade dessa existência independente entre natureza e cultura; e considera: *Jamais fomos modernos*.

Os séculos XIX e XX foram, assim, profundamente influenciados por estas noções, mas não apenas no âmbito intelectual ou institucional, no senso comum essa separação também é perceptível. Assim, passou-se a considerar em separado (como se possível fosse) tudo aquilo que era genuinamente natural do que o construído pelo homem ou que derivava dele. Por essa razão as inovações tecnológicas são freqüentemente confundidas como o inverso da natureza, posto que fruto das criações humanas, como é o caso do trem.

Nas memórias, a oposição natureza/cultura se apresenta de forma intensificada em virtude da perspectiva do trem e suas viagens rumo ao interior do Estado do Ceará. O transporte férreo, nestas ocasiões, é compreendido como um ícone da inovação tecnológica e posto em contato direto com a natureza “selvagem”, que acreditavam atravessar quando percorriam os trilhos em direção a *hinterlândia*. Luis Beserra, narrando uma de suas viagens como maquinista para o interior cearense, comentou:

“Eu me lembro que uma vez desencarrilhei, desencarrilhei o trem lá perto de João Tomé e chamei o socorro, eu entrei num bueiro, que tinha um bueiro assim pra passar por baixo e levei sete ferroadas daquelas abelhas vermelhas. Eita, que eu me vi foi agoniado com isso. Então, peguei, com raiva, peguei o extintor e melei de óleo, toquei fogo e saí de uma ponta a outra matando as abelhas. (risos)”.⁴³⁷

A descrição deste ex-maquinista aponta o quanto as invenções tecnológicas provocaram, paulatinamente, um distanciamento do homem em relação à natureza, ou da cidade em relação ao campo, somente possível na distinção do meio urbano como o lugar do civilizado, por excelência, já que intimamente ocupado pelo progresso técnico; e do ambiente rural como um

⁴³⁶ LATOUR, Bruno. *Jamais Fomos Modernos: ensaio de antropologia simétrica*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1994, p. 40.

⁴³⁷ Entrevista feita com Luis Beserra em 3 de março de 2008 às 9:00h, p. 14.

espaço atrasado e até impróprio ao corpo humano pelos perigos que agregava.⁴³⁸ Por outro lado, o campo pode ganhar uma conotação paradisíaca na memória, muito embora não menos dualista. Francisco Rosa narrou, por exemplo, que *“Chegar no interior era mais bonito que chegar na capital que, aqui, era uma selva de pedra”*.⁴³⁹

Nesse sentido, tais compreensões são semelhantes à expressa por Manoel Teixeira, na qual apresenta o entendimento da distinção entre meio ambiente – homens simples e natureza – e um aparato institucional – formado por um seleto grupo de homens cujos interesses se restringiam à dominação das fontes de riqueza. Em comum entre as duas assertivas está o fato de que ambas agregam indícios do ideário moderno dos séculos XIX e XX, posto que apresentam uma construção da natureza como um elemento à parte, seja agressivo ou fonte de recursos para sobrevivência humana. E, na medida em que consideram esta diferenciação, reafirmaram a distinção entre o que é natural e o que é cultural.⁴⁴⁰

Assim, a tecnologia adquire muito espaço nessas entrevistas, à medida que consideram o trem como o ápice da criação humana. Sobretudo porque, para muitos habitantes do interior cearense no início do século XX, a locomotiva foi a primeira grande máquina a chegar, provocando espanto e redimensionando o espaço da cidade, as noções de tempo e distância, bem como o cotidiano numa lógica completamente nova. Um movimento que impressiona, proporcionando a visão de imagens em transformação, pelas janelas do comboio, e inaugurando uma nova sinfonia. Essas percepções ganham movimento nas memórias dos entrevistados permitindo um descortinar de lembranças que narraram o trem na perspectiva da modernidade, do obsoleto e do conseqüente abandono. Afinal, como sugere Karl Marx, no

⁴³⁸ Ver mais em: THOMAS, Keith. Op. Cit, pp. 288-358.

⁴³⁹ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 11.

⁴⁴⁰ O meio ambiente tem sido tema cada vez mais freqüente em debates estudos, seja da física, química, saúde ou das ciências sociais. Nesta última área a relação entre natureza e cultura é estudo relativamente novo, mas já conta com uma série de estudos que sistematizam as primeiras reflexões. Sobre História e meio ambiente, ver mais em MARTINEZ, Paulo Henrique. História Ambiental no Brasil: pesquisa e ensino. São Paulo: Cortez, 2006; DUARTE, Regina Horta. História & Natureza. Belo Horizonte: Autêntica, 2005, e trabalhos como a coletânea ARAÚJO, Hermetes Reis de (org). Tecnologia e Cultura: ensaios sobre o tempo presente. São Paulo: Estação Liberdade, 1998, entre outros.

mundo moderno “*tudo que é sólido desmancha no ar*”, até mesmo o trem com suas dimensões gigantescas.⁴⁴¹

⁴⁴¹ ENGELS, Friedch. & MARX, Karl. Manifesto do Partido Comunista, Lisboa, Edições «Avante!», 1997.

4.2 – Lembranças da modernidade

“Rede de Viação Cearense! E como eram muito vagarosos os trens e já houve muitos acidentes memoráveis, que morreu até muita gente, e os trens eram desconfortáveis, a ironia do povo, e a criatividade, transformou logo na expressão RVC – Rapariga Velha Cansada. (risos)”⁴⁴².

A expressão que intitula este capítulo se tornou famosa, segundo Lindemberg de Aquino, nos últimos anos em que funcionou o transporte ferroviário entre a cidade de Fortaleza e Crato nas décadas de 1970 e 1980. Fruto da brincadeira popular, o rótulo funcionava como denunciante da suposta situação de ruína na qual a malha e a máquina ferroviária se encontravam. Circunstâncias essas que serviram de alegação para a extinção do serviço férreo no interior cearense.

É bastante comum nas memórias consultadas a “Rapariga Velha Cansada” marcar o momento de decadência do funcionamento dos trens no interior do estado. Ao descrever este período, Adauto Ferreira conta que “o trem (...) nessa época, ele num tava tão bom, tava sendo sucateado”.⁴⁴³ Alderico Damasceno também relatou uma imagem de destruição do material rodante da ferrovia. Segundo este entrevistado, “*as máquinas estavam superadas, pequenas, sem força, e gastas, velhas (...) chamavam assim porque os trens atrasavam muito, esta é a razão*”,⁴⁴⁴ explicou.

A via férrea, conforme a rotulação e as memórias que partem dela, teria experimentado um momento áureo nos seus primeiros anos de existência, mas se transformou em passado e perdeu espaço para outras modalidades tecnológicas como o automóvel, por exemplo. Esta noção implica uma compreensão histórica na qual os acontecimentos e invenções mais recentes substituem sistematicamente as anteriores, já atrasadas. Idéia que evoca as relações propostas pelo ideário moderno do século XIX e início do XX.

Bruno Latour, em seu trabalho *Jamais Fomos Modernos*, apresenta a noção construída pela modernidade para a passagem do tempo: uma progressão de eras (ou idades), cujos limites temporais são assinalados por

⁴⁴² Entrevista feita com João Lindemberg em 25 de fevereiro de 2006 às 14:00h, p. 03.

⁴⁴³ Entrevista feita com Adauto Ferreira de Araújo em 23 de novembro de 2007 às 9:00h, p. 05.

⁴⁴⁴ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 07.

grandes revoluções, até o ápice do desenvolvimento: a própria era moderna. Assinalando ainda que, “os modernos têm a particularidade de compreender o tempo que passa como se ele realmente abolisse o passado antes dele”.⁴⁴⁵

Assim, os historiadores estariam fadados ao que Latour chama de doença da história, a saber, a obrigação de resguardar, datar e conservar tudo, em seus mínimos detalhes, em museus e arquivos, numa espécie de compensação esquizofrênica pela perda do passado que foi deixado para trás definitivamente.⁴⁴⁶ Essa medida, no entanto, não é possível para estudo, dado que a ferrovia, e as memórias narradas a seu respeito, não fazem parte de um arquivo morto. São elementos tensos do cotidiano, pois, a máquina férrea, ainda faz parte de qualquer discussão sobre progresso e tecnologia, bem como é parte integrante das memórias que enredam grandes transformações no final do século XIX⁴⁴⁷ e início do XX.

No caso da ferrovia, não é possível limitá-la a dois momentos, como propõe a brincadeira “Rapariga Velha Cansada”, um áureo e outro de decadência. Inúmeros fatores estão aí inscritos impedindo que a ordem das coisas seja tão previsível. Antes, é um emaranhado de acontecimentos e estabelecimento de relações que se sucedem e entrelaçam. Se os entrevistados relacionam os últimos anos de funcionamento da Estrada de Ferro de Baturité com a falta de reparos às máquinas e aos trilhos, isto provavelmente está relacionado ao fato de que foram estes os motivos alegados para a extinção das viagens férreas pelo interior cearense. Todavia, é mister compreender que os desgastes, ou a própria falta, do referido material não eram características apenas dos últimos dias.

Lindemberg de Aquino narrou entre suas memórias a lembrança de alguns aspectos que complexificam a idéia do trem como símbolo do progresso; bastante comum para a cidade do Crato em meados do século XX. Conforme o narrador contou entre risos,

“Teve um fato muito interessante aqui no Crato num casamento. Deixou-se para fazer às 7 horas da noite porque o trem chegava às 5 da tarde. A estação colorida, cheia de gente e tal. E quando a família foi toda esperar, inclusive a noiva, os vestidos e tudo, véu, tudo

⁴⁴⁵ LATOUR, Bruno. 1994, Op. Cit, p. 67.

⁴⁴⁶ LATOUR, Bruno. Op. Cit, p. 68.

⁴⁴⁷ Neste caso estamos nos referindo a uma memória herdada, vide capítulo I.

coberto de mau cheiro de rato, barata, de tudo. E gastou-se muito detergente muito perfume, muita coisa para poder vestir o vestido na noiva. Foi uma coisa sensacional que a cidade toda acompanhou com muita curiosidade”.⁴⁴⁸

Os aspectos que caracterizam a “Rapariga Velha Cansada” já fazem presente no cotidiano da estrada de ferro desde o início de seu funcionamento em Crato. Um mês após a inauguração da estação ferroviária desta cidade – festejada com vivas ao progresso – o jornal *O Ceara* já divulgava em suas páginas reclamações de usuários da Rede de Viação Cearense nas quais fica evidente o sucateamento dos carros–vagões. Na notícia, um cliente da seção de transporte da ferrovia reclamava o desaparecimento de parte da encomenda que enviara da estação de Cauhype com destino a Central em Fortaleza. O montante enviado era composto por dois carneiros vivos, um dos quais não chegou ao destino. Em resposta ao protesto da parte lesada, o funcionário da ferrovia alegou: “*não haver nenhuma responsabilidade da parte dos empregados da Estrada, uma vez que existem wagons de cargas com tamanhos buracos que dão passagens até a um garrote!*”.⁴⁴⁹

Nos Relatórios apresentados à Direção da então Rede de Viação Cearense em 1927 e 1928, os responsáveis pela administração da malha férrea também protestavam. Nesse caso, pela escassez de material necessário ao funcionamento e previam recrudescimento desta crise. No segundo, mais especificamente, consideravam que “*os serviços da locomoção foram feitos durante o anno com grandes dificuldades devido a insuficiência do material rodante e de tracção, já muito trabalhado e gasto, agravado com a falta de officinas com capacidade sufficiente para reparar o material!*”.⁴⁵⁰

A precária situação das locomotivas e vagões surge nos jornais também de forma direta. Em toda a extensão da primeira página da edição do jornal *O Ceara* de 22 de março de 1929, o relato do jornalista indica uma circunstância bastante delicada. Nele denuncia,

“A R. V. C., por falta de recursos está prestes a parar o seu tráfego. Já agora se movimenta a custo, por esforço exclusivo de sua administração. Das 92 locomotivas de que dispõe, só 27 estão em

⁴⁴⁸ Idem Ibidem.

⁴⁴⁹ ‘Historia de um carneiro’ – *O Ceara*, 24 de dezembro de 1926, p. 04.

⁴⁵⁰ ‘A Falta de material rodante e de tracção da RVC’ – *O Ceara*, 03 de abril de 1929, p. 01.

condições regulares de serviço, sendo 9 para passageiros, 13 para cargas e 3 para manobras. As outras, as 66 restantes, avariadas e marchando para a imprestabilidade, aguardam conserto!”⁴⁵¹

Malgrado a contabilidade feita – há 92 locomotivas e apenas 27 funcionam, então são 65 as que esperam conserto e, ainda: as que estão em serviço, 09 para passageiros, 13 para cargas e 3 para manobras somam 25 máquinas e não 27 – o que chama a atenção nos problemas relatados é o incômodo gerado pelo desgaste do material. Se com a utilização do transporte movido à tração animal os problemas de desgaste eram percebidos com menor intensidade, ou eram tomados como eventos naturais – doença e morte do animal –, com o advento da máquina férrea a tolerância quanto a sua gradual perecibilidade parece diminuir bastante, sobretudo porque o desgaste do material ferroviário não cessava. Mesmo quando inertes, as 65 locomotivas restantes *marchavam para a imprestabilidade*.

Nesse caso, ficava evidente a passagem do tempo. A ferrugem que corroía os carros era o seu registro e deixava parecer que a velocidade com que passava por eles era intensificada em relação a outros materiais. Esta situação também lembrava que aquele progresso estava ficando ‘velho’ e, neste caso, tal idéia era inadmissível dado que o trem não é fruto da natureza para ter um ciclo de vida – com nascimento e morte – pelo contrário, era o ápice da criação humana (no período), e, por essa razão, para ele não era admitido enfraquecimento e fim. Assim, a única solução possível para o autor era a implementação de oficinas que pudessem concorrer com a ação veloz do tempo. Sua narrativa segue em diante imbricada por um apelo aos poderes públicos em favor de um “aparelhamento imediato das oficinas do ‘Urubu’”. E anunciava ainda como medida reparadora, tomada pelo Administrador da RVC Dr. Abraão Leite, a solicitação de 12 locomotivas e 60 vagões fechados.⁴⁵²

Ademais, houve no ano de 1929 a ocorrência de muitas chuvas, a partir das quais a produção agrícola deveria ser prevista com otimismo, exceto pelo fato de que, naquele período, as plantações sofreriam a falta do principal transporte para sua exportação. A crise enfrentada pela ferrovia ameaçava a tal ponto os interesses dos agricultores, que, reunidos em nome da Sociedade

⁴⁵¹ ‘O Problema mais urgente da RVC’ – *O Ceara*, 22 de março de 1929, p. 01.

⁴⁵² ‘A Falta de material rodante e de tração da RVC’ – *O Ceara*, 03 de abril de 1929, p. 01.

Cearense de Agricultura, enviaram ofício ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Washington Luiz, no qual, após as saudações e apresentações cabíveis, referem:

“Possue o Estado do Ceará, como sua melhor via de transporte, a Rêde de Viação Cearense que é o escoadouro mais rápido dos produtos da extensa zona que atravessa. (...) as nossas ferrovias já não satisfazem as necessidades do trafego por falta de material de tracção efficiente, cujo remanescente se deteriora dia a dia, sem substituição. Esta perspectiva torna-se inquieta quando se considera a proximidade de safras promissoras no presente anno, as quaes, sem transporte, desvalorizam-se estagnadas nos centros productores, longe dos portos marítimos e centros manufactureiros. (...) a Sociedade Cearense de Agricultura, em nome de mais de um milhão de habitantes brasileiros neste rincão flagellado, faz um instante apello ao acendrado patriotismo de v. excia., no sentido de que sejam fornecidos á Rêde de Viação Cearense, locomotivas e wagons, em número bastante a nos livrar de mais uma hecatombe que sera a paralysação do trafego de que se acham ameaçadas as nossas estradas de ferro.”⁴⁵³

O ofício é finalizado com a hipoteca dos associados para o Presidente da República da “mais imperecível gratidão”. O desgaste dos materiais constituintes da ferrovia não podia ser tolerado também pelo fato de que ele significava a deterioração das obrigações com o abastecimento da ferrovia, que era uma instituição pública, e, em última instância, com o povo, por parte da gestão do governo. Por isso lembravam que, além dos trens, importava restaurar uma firmeza de compromisso.

Somente em 16 de maio de 1929 foi obtida resposta aos pedidos. Conforme o autor da notícia divulgada pelo jornal *O Ceara*, apenas houve retorno por parte do governo quando o Dr. Abrahão Leite foi à capital federal requerer do Ministro da Viação uma solução para o problema que enfrentava em sua repartição. Este se restringiu as verbas necessárias ao trabalho de conclusão das oficinas Urubu e a determinação de uma organização de trabalho extra dos funcionários a fim de pôr em funcionamento as locomotivas que estavam paradas. O jornalista ainda acrescentou, “*o governo federal, para não embaraçar o seu plano financeiro, não podia abrir mão de três mil contos para attender e solucionar a crise de transporte que nos ameaçava*”.⁴⁵⁴

⁴⁵³ Ofício transcrito na edição de *O Ceara* sob título ‘A crise de transporte na RVC’ – *O Ceara*, 11 de abril de 1929, p. 01.

⁴⁵⁴ ‘As providencias tomadas pelo Dr. Abrahão Leite’ – *O Ceara*, 16 de maio de 1929, p. 01.

As últimas alegações não eram injustas. O Presidente Washington Luiz havia inaugurado em 13 de maio de 1926 o início da “Era Rodoviária”⁴⁵⁵ no país com sua famosa frase: “governar é abrir estradas”.⁴⁵⁶ Paralelamente a alegação da ineficácia da Ferrovia e a instalação das primeiras montadoras de automóveis do país – Ford em 1919 e General Motors em 1925 – o governo brasileiro iniciou uma política efetiva de construção da rede rodoviária.⁴⁵⁷ Também em 1925, nos Relatórios de Governo de Estado, o Desembargador José Moreira da Rocha afirmou em seu relatório sobre as estradas de rodagem: “Esta importante parte do problema da viação do Estado tem sido objeto do mais vivo empenho das administrações, quer federal, quer estadual”.⁴⁵⁸

Nas memórias, no entanto, o presidente relacionado à extinção dos transportes ferroviários é Juscelino Kubitschek. Para Francisco Rosa, a participação deste governante não foi diretamente nociva ao setor ferroviário. Sua administração é, inclusive, responsável por transformar um Brasil atrasado em outro, com fábricas e importantes intercâmbios com empresas estrangeiras. Seu único erro teria sido *esquecer da ferrovia*.

“O problema aí é que o Brasil era atrasado, né. Mas entrou um grande Presidente da República que era o Juscelino Kubitschek e ele deu mais prioridade pra fabricar veículos. O Brasil não fabricava caminhão, automóveis, óleo, nada, não fabricava nada, tudo vinha do exterior. Vinha da Alemanha, dos Estados Unidos, da Inglaterra, era comprado tudo, da Itália. Aí, depois quando ele assumiu, deu prioridade. Fez muitos, como se diz, intercâmbio com as montadoras estrangeiras e vieram montar fábricas aqui no Brasil. Aí, começou a se esquecer da ferrovia. Quando quiseram reparar o dano já era tarde, já o material tava todo sucateado...”⁴⁵⁹

A administração do país sob a presidência de Juscelino Kubitschek ocorreu entre os anos de 1956 e 1961 e foi considerada a melhor fase do período que se convencionou chamar experiência democrática (1946-1964). Seu governo, baseado na execução do Plano de Metas, tinha a promessa de

⁴⁵⁵ Título considerado posteriormente.

⁴⁵⁶ PAULA, Dilma Andrade de. O futuro traído pelo passado: A produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: ALMEIDA, Paulo Roberto de, FENELON, Déa Ribeiro, MACIEL, Laura Antunes & KHOURY, Yara Aun. (Orgs.), Muitas memórias, outras histórias. São Paulo: Olho d’água, Capes/Procad, 2000, p. 53.

⁴⁵⁷ PAULA, Dilma Andrade de. Op. Cit, p. 53.

⁴⁵⁸ Relatório de Governo de Estado, 01 de julho de 1925.

⁴⁵⁹ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 06.

proporcionar um progresso de “cinquenta anos em cinco” para o Brasil. Sobre os transportes rodoviários, as Metas de 6 a 12 (no total eram 30) estabeleciam a construção de estradas rodoviárias que promovessem uma maior ligação dos vários pontos do país – projeto que ficou conhecido como o “Cruzeiro Rodoviário”. Ainda havia a disposição de número 27, a qual correspondia a implementação da indústria automobilística com previsão de produção de 170.000 carros, o que em 1960 já havia sido superado em 17,2%.⁴⁶⁰

Para o maquinista aposentado Luis Beserra, a extinção do tráfego ferroviário em quase todo o país não foi responsabilidade do Presidente Kubitschek, diretamente. Mas não o considera ‘inocente’, como o fez Francisco Rosa. Para ele, não há a imagem de um culpado, o problema tem caráter estrutural, diz respeito a toda relação ou organização política do país. O que fica claro quando narrou suas lembranças sobre a determinação do governo de que as ferrovias teriam que se sustentar com o lucro que geravam com a venda das passagens e o transporte de cargas. Segundo o narrador:

“Nessa época, época em que o governo decretou isso, as ferrovias tinha que se locomover por si própria, com seu próprio lucro. Aí foi que depois fizeram a tolice de acabar com a estrada de ferro. Porque a estrada de ferro é que conduz muita mercadoria, mais barato. Quem acabou com as estradas de ferro foi a política, esse câncer brasileiro. Que não tem, parece que não tem visão, que implanta as multinacionais com carros mais pesados. Isto é que a gente tem visto na vida das estradas de ferro. Esses outros países fazem é sofisticar e aqui no Brasil é o contrário.”⁴⁶¹

De fato, durante os anos nos quais a implementação automotiva estava sendo intensificada no Brasil, a ferrovia apresentava imensa vantagem sobre os caminhões no que diz respeito aos preços do transporte de mercadorias. Em 05 de janeiro de 1957, segundo ano do mandato de Juscelino Kubitschek na presidência do país, o jornal *O Estado* reclamava a falta de incentivos à ferrovia e lembrava algumas palavras do então Diretor da RVC, Virgílio Paes, em que declarava: “do Crato a Fortaleza paga-se por caminhão à base de 1,50 [cruzeiros] o quilo [da mercadoria], enquanto pela nossa ferrovia o preço

⁴⁶⁰ MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs). *O Brasil Republicano*, vol. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, pp. 157-193.

⁴⁶¹ Entrevista feita com Luis Beserra em 3 de março de 2008 às 9:00h, p. 07.

cobrado é de 0,30 o mesmo peso”.⁴⁶² No entanto, segundo Luis Beserra, estes aspectos não foram considerados pelos poderes públicos.

A capacidade de visão é colocada como requisito fundamental pelo narrador como garantia de um futuro promissor. Este sentido é invocado para demonstrar – com tanta simplicidade que é quase instintivo – o absurdo de ignorar a premissa de que os atos realizados no presente influenciavam diretamente no futuro. Nesse sentido, Luis Beserra considera que ao Brasil, ou à sua política, teria faltado a utilização de um simples sentido (visão) para não cometer a *tolice* de enredar os dias futuros com medidas que lhes custassem um alto preço, a saber, o progressivo encarecimento nos transportes de mercadorias provocado pelo alto custo do tráfego em rodovias, em relação ao ferroviário.

Alderico Damasceno, ao considerar fatores que teriam contribuído para a desorganização da ferrovia brasileira, propôs ainda outro elemento. Segundo o narrador, o fracasso dos trilhos também estava relacionado à desonestidade de alguns de seus funcionários.

“Era a própria administração. Eu vou dizer, eu morei 10 anos na Nova Russas e sempre ia a Fortaleza, né. E tinha trem e peguei trem. uma vez eu vi, a única pessoa que pagou passagem fui eu e um matuto lá de Pires Ferreiro, uma cidadezinha das margens da Estrada de Ferro de Sobral. Só nós dois, o trem lotado e só eu e o matutozinho pagou, mas o resto? Ninguém pagou, foi direto para o bolso do condutor. Então, é uma das razões da deficiência econômica dos trens, não é. Possivelmente uma delas, porque foram muitas, de toda ordem: técnica, isso e aquilo. (...) Quer dizer, eu e o, um moço que entrou com a família lá em Pires Ferreiro, uma cidade lá do norte perto de Sobral, que pagamos. O resto foi dando direto ao condutor. Então, estes males cresceram, a deficiência, a assistência técnica, as máquinas e a resistência do próprio assentamento dos trilhos e tal. Muitas implicações, né. Mas eu acho que a maior foi esta de ordem econômica que não estava voltando aos cofres públicos, recobrando as despesas de manutenção da Estrada. Eu penso que mais foi esta razão”.⁴⁶³

A reclamação sugerida na narrativa de Alderico Damasceno encontra eco em protesto semelhante entre os anúncios do jornal *O Ceara* de 26 de abril de 1928. Em uma denúncia anônima, um usuário dos serviços da Estrada de Ferro de Baturité sugere uma possível extorsão que sofrera de um funcionário

⁴⁶² “Aumento das tarifas ferroviárias: da exclusiva alçada de Juscelino” – *O Estado*, 05 de janeiro de 1957, p. 09.

⁴⁶³ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 06.

da RVC – no caso, o condutor do trem. Conforme escreveu, logo após colocar em dúvida a existência da determinação de que se achava deverdo:

“Hontem, viajando com a família, fui vitima do esbulho de 900 RS a mais, além dos preços de três passagens. Para accentuar ainda mais a irregularidade praticada por certos conductores, nesne (sic) particular, é digno de nota o facto dos mesmos não fornecerem um talão como recibo do dinheiro que recebem a propósito da falta de re-carimbação. O facto é que meus novecentos réis foram-se... não sei se para os cofres da Estrada”.⁴⁶⁴

A exigência quanto ao re-carimbamento das passagens realmente existia. A obediência a ela se verificava na ida a estação de procedência para que as passagens da volta fossem re-carimbadas, a desobediência implicava multa ao viajante. A medida administrativa já desagradava há algum tempo parte das pessoas que utilizavam este tipo de transporte, uma das quais enviara uma carta com críticas a direção da RVC no mês de dezembro do ano anterior, para o jornal *O Nordeste*. Espaço no qual o autor da nota, que opta por não se identificar, soma esta reclamação à outra em que considera elevado o preço das passagens.⁴⁶⁵

Há também nos jornais notícias de furtos praticados pelos funcionários da ferrovia, como o anunciado na edição do jornal *O Nordeste* de 26 de outubro de 1937, onde divulga o desvio “*de grande quantidade de material – aço, ferro, bronze etc (...) Segundo os cálculos o valor dos furtos é superior a dez contos de reis.*”⁴⁶⁶ E, como já foi referido, o abandono de correspondências (e desaparecimento de objetos) transportados por via férrea cujo editorial do Ceará publicou em 14 de novembro de 1926.⁴⁶⁷

Protestos e casos se repetiam nas páginas dos jornais editados na capital do estado ao longo dos anos em que houve trânsito de trens no interior do Ceará até sua completa extinção. Existência que provavelmente influenciou na afirmação da permanência de elementos desorganizadores do funcionamento ferroviário, como a proposta por Alderico Damasceno.

Francisco Rodrigues também comentou o crescente esquecimento a que foi relegada a ferrovia brasileira, sobretudo, a partir da década de 1950: “*tudo o*

⁴⁶⁴ ‘Com vistas ao senhor diretor da RVC’ – *O Ceara*, 26 de abril de 1928, p. 07.

⁴⁶⁵ ‘O recarimbar das passagens de volta’ – *O Nordeste*, 16 de dezembro de 1927, p. 06.

⁴⁶⁶ ‘Grande furto na RVC, presos vários funcionários’ – *O Nordeste*, 26 de outubro de 1937, p. 05.

⁴⁶⁷ ‘O caso das cartas abandonadas no trem’ – *O Ceará*, 14 de novembro de 1926, p. 14.

que o governo quer fazer ele faz, mas para a estrada de ferro ele não ligou". E ainda acrescentou que o descaso em relação ao setor se devia ao fato do trem ser *"um transporte de gente pobre, onde anda gente pobre o governo não tem interesse, não"*.⁴⁶⁸ É importante considerar que a idéia do trem como transporte do pobre, mesmo sendo considerada para todo o país, ecoava com uma sonoridade diferente no Ceará em virtude dos transtornos que as secas causavam, pela imagem de flagelados que se formou a partir dela e da aura de redentor que o trem adquire. Esta situação implicava num caráter mais impactante para o final do serviço férreo neste estado, refletido na súplica⁴⁶⁹ *"Dr, traga o trem de volta. Dr, é o transporte do pobre"*.

A extinção do tráfego de trens nos trilhos do interior cearense não ocorreu em um único momento. A Rede ferroviária foi sendo desativada gradativamente. *"A primeira coisa que o governo fez foi desativar os ramais"*,⁴⁷⁰ explicou Francisco Rosa, que ainda acrescentou:

"Tinha um ramal muito importante aqui, aliás, todos eram. Camocim. Dava muita carga, a gente fazia cargueiro pra lá, transportando açúcar, mamão, essas coisas (...) [Se referindo ao ramal de Barbalha] Foi o primeiro desativado. Depois vieram Cariús, Cariús dava muita carga, dava mamona demais, Oiticica, a gente fazia trem pra lá, eu tenho até fotos, Orós, já levei muito cimento naquele, na construção do açude. Levava pra Cajazeiras, pegava do ramal pra Cajazeiras. Tinha um trem do Cedro pra lá, era o corujão, para o ramal de Cajazeiras, também era muito passageiro. Aí foram fechando todos os ramal. Camocim foi fogo, passaram uns três dias pra num deixar o ter sair de lá, fizeram barricas na Linha e tudo, mas num tinha mais jeito. Que lá tinha um depósito muito grande de locomotiva, lá. Mas acharam que tava dando prejuízo. Não era pra ter sido desativado. O pessoal quase endoia, o comércio lá caiu, 50% do comércio. (...) Aí, a Rede liquidou-se por completo".⁴⁷¹

Francisco Rodrigues também lembrou do cancelamento dos ramais como parte integrante de um aniquilamento paulatino da Rede. Segundo ele, *"Foram fechando os ramais que eram antieconômicos, os ramais, e findou fechando a própria malha ferroviária no seu todo, ficando só os três cargueiros. O de passageiros não dava lucro, foi esquecido"*,⁴⁷². Mas, a quem o transporte

⁴⁶⁸ Entrevista feita com Francisco Rodrigues em 27 de fevereiro de 2008 às 10:00h, p. 05.

⁴⁶⁹ Música já apresentada (na íntegra) no segundo capítulo e aqui utilizada com caráter ilustrativo.

⁴⁷⁰ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 07.

⁴⁷¹ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 09.

⁴⁷² Entrevista feita com Francisco Rodrigues em 27 de fevereiro de 2008 às 10:00h, p. 06.

ferroviário proporcionava prejuízos em lugar de rendimentos? Certamente não era aos donos das mercadorias transportadas, cuja atitude, no caso de Camocim, foi a de procurar impedir a medida impetrada pela administração da Linha férrea, como afirmou Francisco Rosa.

Logo em seguida à extinção das viagens de trem ao longo das Linhas férreas do Ceará, norte e sul, o automóvel passou a ser o único transporte da produção que saía e chegava às cidades do sertão. Esse fato para Lindemberg de Aquino “*foi um desgaste e uma perda muito grande*”, dada a pequena capacidade de transporte de pessoas e cargas pelos veículos automotivos:

“Apesar de termos sido recompensados pelas estradas asfaltadas para Recife, Salvador, Fortaleza, Terezina, toda uma rede de estradas asfaltadas. Mas é incomparavelmente mais caro transportar uma coisa por veículos movidos a gasolina, o que sai caríssimo. Do que por trem que era uma coisa mais barata, mais prática e mais volumosa”.⁴⁷³

Por outro lado, o caminhão permitia uma mobilidade que ao trem era impossível. Os trilhos dispostos sobre os dormentes indicavam o único caminho admissível ao transporte ferroviário, enquanto o automóvel permitia aos seus usuários a escolha do local onde desejavam chegar. Francisco Rodrigues relembrou este aspecto com ares de reconhecimento,

“Você pegava aqui, a diferença do trem para o ônibus é grande. O ônibus é de porta a porta. Você pega o ônibus aqui na sua porta pra descer lá na porta. O trem não, tem a parada certa dele. Pára aqui! É que nem o cargueiro. O cargueiro você despacha nos vagões. O carro vai pegar lá na casa do dono, no armazém e vai deixar lá no armazém. O trem não, o dono do armazém vem deixar aqui na estação, quando chega no destino, o outro vem pegar na estação”.⁴⁷⁴

A noção de modernidade engendrada durante o século XIX e início do XX estava intimamente relacionada aos avanços da tecnologia. As exposições universais realizadas a partir de 1861 eram seu catálogo e as estruturas construídas com ferro e vidro a expressão mais concreta do desenvolvimento que os modernos julgavam ter alcançado.⁴⁷⁵ Todavia, com o advento do automóvel o trem tem sua hegemonia abalada. Com o passar dos anos e o surgimento de outras novidades tecnológicas a locomotiva atrelada a carros e

⁴⁷³ Entrevista feita com João Lindemberg em 25 de fevereiro de 2006 às 14:00h, p. 1-2.

⁴⁷⁴ Entrevista feita com Francisco Rodrigues em 27 de fevereiro de 2008 às 10:00h, p. 06.

⁴⁷⁵ Ver mais em HARDMAN, Foot. *O Trem Fantasma: A modernidade na selva*. Companhia das Letras, São Paulo, Brasil, 1988.

vagões não pôde mais ser compreendida como ícone do progresso; o avanço do qual o trem era sinônimo existia na razão de sua eficiência, mas deixou de significá-lo quando foi superado por outros mecanismos.

Francisco Rodrigues percebe estas transformações. Por isso, na sua narrativa o transporte férreo é lembrado também através da superação sofrida em relação às outras máquinas. O caminhão que transportava as cargas de mercadorias tinha, segundo o narrador, a vantagem de ir a qualquer parte, enquanto *o trem tinha a parada certa dele* e exigia a existência de ‘chapiados’ que lhe carregassem e descarregassem. Mas, sobretudo, percebe que o progresso trazido pela máquina férrea, que tornou modernas as cidades e seus habitantes, foi rejeitado como arcaico anos depois por eles.

A pequena mobilidade do trem em relação ao carro tinha conseqüências mais profundas, conforme Alderico Damasceno. O trem – por sua pequena mobilidade – não era garantia de progresso e desenvolvimento para o interior cearense, mas apenas para as localidades nas quais a máquina parava. Sobre as cidades excluídas da margem dos trilhos, comentou:

“(...) a evolução delas se deu mais com o transporte de carro, viu. O caminhão acelerou o desenvolvimento mais do que a estrada de Ferro. Porque chegava cada pontaria, Lavras recebia todo material ali das cidades vizinhas, dos municípios vizinhos e num expandia. Então, só Lavras crescia, só aquela. Hoje não, toda cidade passa um carro, um caminhão, automóvel, né, mas é acelerado. O trem ficava localizado naquela cidade à margem da estrada de ferro. E nem todas souberam aproveitar esta vantagem, né”.⁴⁷⁶

A narrativa do entrevistado neste ponto se contrapõe ao enredo entusiasmado em que relatou suas viagens por via férrea e as vantagens econômicas, culturais e mentais que os trilhos trouxeram a cidade do Crato. Esta oposição não significa, no entanto, uma ruptura. Sua memória considera uma tal ineficácia dos trens, em virtude da escassez de verbas destinadas para este setor, que o automobilismo pôde substituí-lo sem causar desavenças. Posto que, *“Foi, assim, um desaparecimento tão lento, tão sutil, pode-se dizer, né. Foi isso, não provocou uma ausência dos transportes”*. E ainda ratifica a partir da relação de modernidade e eficiência: *“O caminhão substituiu muito*

⁴⁷⁶ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 09-10.

bem e com muito mais eficiência, mais rapidez e prontidão, né. Aí a passagem não se fez quase notar”.⁴⁷⁷

Este entrevistado não fez todas estas relações impunemente. Os jornais no final da década de 1920 já registram o apreço por idéias nas quais o automóvel é compreendido como veículo superior ao trem em virtude, sobretudo, de sua mais variada capacidade de movimentação. O artigo *O Futuro é do Automóvel* publicado nas páginas do *Diário do Ceara*, neste período, é exemplo da divulgação de noções como esta. O autor do texto cita as “*palavras escriptas pelo sr. John N. Willys, na quarta reunião geral da Câmara Internacional de Commercio, em Stockolmo, Suécia*”. Conforme o texto:

“Dos tres grandes meios de transporte – ferrovia, navio e automovel – creio que justificadamente se póde dizer sem incorrer em errônea comparação, que o vehiculo automovel está destinado a desempenhar o papel mais importante na scena do progresso humano, devido a que o principio fundamental que distancia o vehiculo mechanico de todos os outros, se apóia em dar a cada um de nós, individualmente, se se quizer a capacidade para mover-nos com rapidez e commodidade de um ponto para outro no momento em que o desejamos, o que é uma resposta natural ao anhelos humano”.⁴⁷⁸

Neste caso, a noção de progresso é intimamente relacionada ao individualismo característico das inovações tecnológicas: a comodidade de movimentação não se justifica apenas pela rapidez com que é executada uma trajetória, mas também pela independência de um indivíduo em relação aos outros. Assim, progresso em relação aos meios de transportes passa, gradativamente, a significar liberdade de escolha do horário e percurso para o deslocamento pretendido – ou, o futuro é do automóvel que, pela sua mobilidade, é capaz de proporcionar mais conforto aos viajantes.

Tais idéias estavam tão intensamente disseminadas no interior das relações sociais, vigentes já na década de 1920, que propagandas, como a dos automóveis da Chevrolet, se aproveitavam delas para anunciar as vantagens de seu produto:

⁴⁷⁷ Entrevista feita com Alderico Damasceno em 5 de junho de 2006 às 10:00h, p. 09-10.

⁴⁷⁸ ‘O Futuro é do automóvel’ – Diário do Ceara, 03 de dezembro de 1927, p. 02.

Figura 4 – Propaganda de automóvel Chevrolet

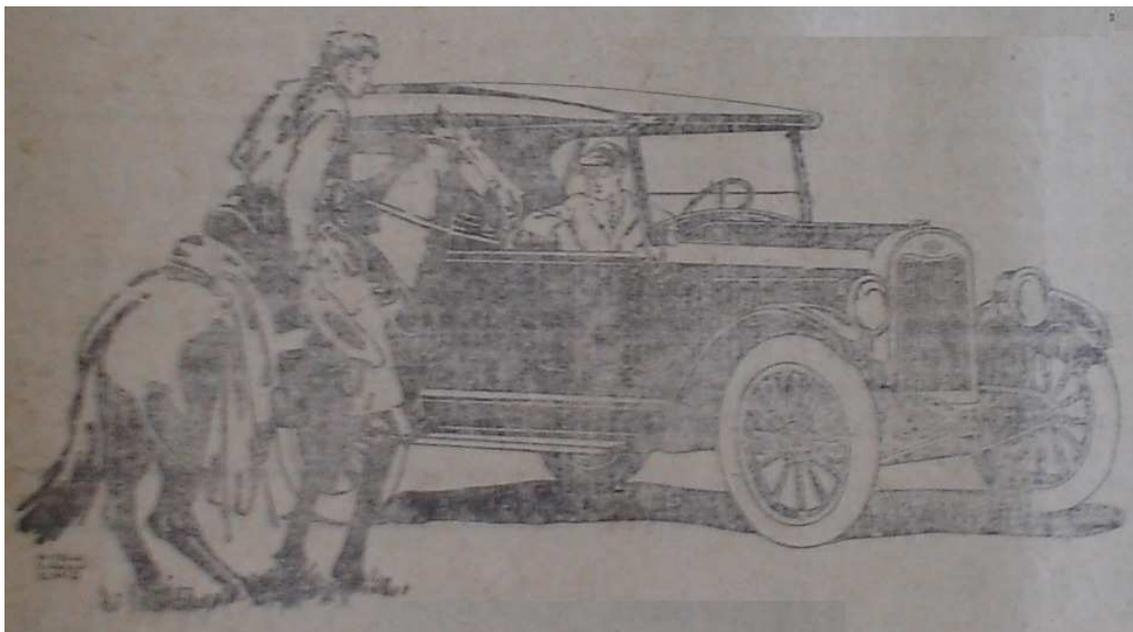


Figura 04 – Propaganda de automóvel fabricado pela Chevrolet cuja tônica se concentra na mobilidade de locomoção. Fonte: Anúncio veiculado no jornal *O Ceará* de 8 de outubro de 1927, p. 03.

A ausência do transporte férreo na imagem demonstra o quanto o seu poder de mobilidade era relacionado à idéia de ineficiência, pois o automóvel apresentado nem mesmo poderia surgir superando o trem, dado que, no anúncio, a mensagem que se pretendia divulgar era que a modernidade, em termos de locomoção, significava poder ir e vir de qualquer parte. Esse fato pareceria equivocado se considerado que o trem, em sua ‘essência’, estava intimamente relacionado à idéia de movimento. No entanto, a velocidade em linha reta, progressista foi sinônimo de modernidade no século XIX, positivista. Com o passar dos anos e o continuado desenvolvimento de tecnologias, em meados do XX, o conceito de velocidade é completamente alterado: a partir de então ela devia seguir qualquer percurso, o que era impossível ao trem.

Quanto a eficiente substituição do transporte ferroviário pelo automóvel apontada por Alderico Damasceno, as notas jornalísticas datadas de 1930 indicam o início desse processo, que consiste na utilização do caminhão por produtores e comerciantes da região do Cariri, em simultaneidade à via férrea. Segundo notícia publicada no periódico *O Nordeste*, um redator anônimo afirmou que em 1934, *“productores da zona caririense, na imminência de consideráveis prejuízos, tiveram de recorrer a ‘caravanas’ de caminhões, afim de, principalmente o algodão, não ficar retido nos depósitos, ali”*. E para não

comprometer a ferrovia com a idéia de ineficácia, assegura que *“a directoria da Estrada fez, é bem verdade, quanto estava em suas possibilidades, para remediar a situação. Mas ainda assim o vulto dos transportes não permitiu a evasão dos produtos do interior”*.⁴⁷⁹

Neste contexto, trem e automóvel foram, a partir de seus primeiros contatos, incansavelmente comparados – guardadas, ou não, as devidas proporções. Foram considerados os mais diferentes aspectos, tais como volume de transporte suportado, conforto, velocidade. No que diz respeito ao último, sua participação tinha importância fundamental posto que, a partir deste elemento, se esboçava um jogo de forças em torno de ambos os transportes. Desse modo, quanto maior a capacidade de aceleração do veículo mais intimamente ele era compreendido como máquina portadora da mais avançada tecnologia.

Nas entrevistas esta relação é percebida pelos narradores e apresentada a partir da comparação feita entre as horas de duração das viagens ferroviárias e rodoviárias. Segundo a narrativa do condutor de trem aposentado, Francisco Rodrigues,

“Daqui pra Terezina, nós saía daqui sete horas da noite e ia chegar em Terezina em uma hora da tarde, do outro dia. Quer dizer, você saindo daqui sete horas da noite, de ônibus, quando o dia amanhecer você tá em Terezina. Aí volta, quando se encontrar aqui é que o trem ta chegando lá”.⁴⁸⁰

A rapidez observada nas viagens rodoviárias já havia sido – num passado não muito distante – uma característica marcante da máquina ferroviária. Um participante da encenação da primeira viagem sobre trilhos no Brasil escreveu a impressão que teve no seu primeiro contato com a velocidade atingida pelo trem. A partir de algumas relações que estabeleceu para facilitar a expressão de suas sensações, afirmou:

“Mais veloz que uma flecha, do que o vôo de uma andorinha, o carro enfiou-se pelas trilhas, embalou-se, correu, voou, devorou o espaço e atravessando campos, charnecas e mangues aterrados, parou enfim arquejante no ponto onde o caminho não oferece segurança. O espaço devorado foi de uma milha e três quartos. O tempo que durou o trajeto foi de quatro minutos incompletos. (...) Paz no entanto e

⁴⁷⁹ ‘O problema dos transportes ferroviários’ – *O Nordeste*, 23 de março de 1935, p. 07.

⁴⁸⁰ Entrevista feita com Francisco Rodrigues em 27 de fevereiro de 2008 às 10:00h, p. 06.

descanso eterno à pobre raça luar. Vem o motor invisível substituí-la nos serviços, com as primazias e vantagens que uma bela manhã sucede a uma noite escura e feia”.⁴⁸¹

O contato com a rapidez já não era novidade, ele o conhecia, porém, impressionou o viajante a percepção da velocidade pelo seu corpo: as imagens feitas e desfeitas em frente aos seus olhos pelo movimento da corrida, o vento no rosto e o silvo provocado pela sua passagem rente às orelhas do escritor. É uma espécie de vitória sobre a natureza e suas forças: a velocidade não é mais especificidade das andorinhas, o homem também pode alcançá-la.

Por outro lado, as relações estabelecidas por ele estavam diretamente envolvidas com o conceito de modernidade surgido no século XIX, no qual o passado se restringe numa era de escuridão e nenhuma sabedoria.⁴⁸² Segundo Laymert Garcia, para o mundo moderno, *“tudo se passa então como se a presença dominante, articuladora e transformadora da técnica exigisse um certo modo de produzir no mundo, de construir um mundo e de destruir um mundo anterior”*.⁴⁸³ Dessa forma, para trás ficavam os anos em que os homens eram obrigados a depender do lento meio de transporte movido à tração animal. Todavia, através de conjecturas modernas como esta era forjada também a ineficácia de um transporte – puxado por animais – frente a outro que alcançava grandes distâncias numa menor fração de tempo. A modernidade estava na razão direta da eficiência atingida, da velocidade alcançada.

A continuidade desta linha de raciocínio encontrou no automóvel o veículo para tornar a tão louvada máquina férrea um mecanismo obsoleto. Muito embora sua eficiência não fosse absoluta. Huberto Cabral, ao lembrar as viagens em transporte rodoviário narrou: *“Até que em 1948 começou o movimento das empresas de ônibus, né, aí foi que veio substituir o trem. Pra São Paulo, daqui, eram vinte e cinco dias, vinte e cinco dias no ônibus, ôxe, sem asfalto. Fortaleza, pra Fortaleza saía daqui as quatro da manhã e chegava dez horas da noite em Fortaleza, quando não dava prego, né”*.⁴⁸⁴

⁴⁸¹ Affonso Celso apud HARDMAN, F. F. Trem Fantasma. A modernidade na selva. São Paulo: Edusp, 1994, p. 227.

⁴⁸² Noção já referida e explorada no início deste texto.

⁴⁸³ SANTOS, Laymert Garcia dos. Tempo de ensaio. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 123.

⁴⁸⁴ Entrevista feita com Huberto Cabral em 20 de outubro de 2005 às 14:00h, p. 03.

A noção de modernidade também promoveu uma compreensão hierarquizada no interior do universo ferroviário, sobretudo no que diz respeito às locomotivas utilizadas ao longo de décadas de funcionamento. A percepção de diferenças recai principalmente sobre as máquinas movidas a vapor e as sucessoras, acionadas por motor a explosão, a diesel-elétrico. A superação de uma em detrimento da outra é descrita nas memórias dos entrevistados a partir da percepção de alguns aspectos concernentes ao seu funcionamento. A dauto Ferreira, lembrando suas viagens na Linha Sul da Estrada de Ferro de Baturité, comentou:

“Olhe, no começo era o trem demorado porque era naquela máquina a vapor, máquina a lenha. E era uma máquina muito demorada, o trem era demorado. A gente, eu me lembro que eu viajava muito para Fortaleza nessa época, tinha a faixa, a idade de 12 pra 13 anos, 14 anos, essa faixa aí, né. E a gente viajava, a gente quando chegava de Fortaleza, até em Lavras onde eu morava, a gente chegava era todo sujo, todo desmantelado, os olhos tudo ardendo por causa da fumaça do trem, que era a lenha, né. O trem era desconfortável nessa época, depois com a continuação calçaram a Linha, essa pedrazinha pequena, calçaram. Melhorou, porque tinha muita poeira antes de calçar. Quando calçaram os trilhos de um lado e do outro, aí diminuiu mais a poeira. Mas aí veio a máquina a diesel. Aí pronto, melhorou mais ainda. A máquina à óleo diesel era mais ou menos de 1948, mais ou menos, quando ela foi inaugurada, Fortaleza – Crato, né. Que as outras chamavam Maria Fumaça porque era máquina a vapor. (...) Aí foi diminuindo, foi diminuindo, os trens de passageiros passaram a usar a máquina a diesel. Ficou uma viagem boa, melhor. Porque num tinha aquela fumaça, num tinha muita poeira, num tinha nada. E o trem tinha restaurante, você podia comer e usar o restaurante, era melhor. Na época do, antes disso, que era na Maria Fumaça, o trem a lenha, (...) você num podia nem ir para um restaurante fazer refeição porque, como? Enchia tudo de terra, era aquela coisa toda”.⁴⁸⁵

Segundo Hamilton Pereira & Assis Lima, “com a chegada das primeiras locomotivas Diesel-elétricos em 2 de outubro de 1949, gradativamente as locomotivas a vapor foram sendo aposentadas e em seguida destruídas”.⁴⁸⁶ As máquinas de novo tipo substituíram os serviços de tráfego anteriormente realizados através da força produzida nas caldeiras da Maria Fumaça, que resultava na extinção da fumaça e das cinzas que invadiam os carros e incomodavam passageiros como o último narrador, mas que, de qualquer forma, marcavam as viagens em sua memória.

⁴⁸⁵ Entrevista feita com A dauto Ferreira de Araújo em 23 de novembro de 2007 às 9:00h, p. 8-9.

⁴⁸⁶ LIMA, Francisco de Assis Silva de & PEREIRA, José Hamilton. Op. Cit. p. 125.

Esse processo era compreendido por Aduino Ferreira, a partir das disposições possíveis ao seu corpo. São as sensações vivenciadas por ele que definem a substituição de uma tecnologia por outra: a lentidão que retardava o fim da viagem e provocava dores e cansaço muscular, a qual era acrescentado a fumaça que irritava seus olhos, *desmantelava* e sujava suas roupas; até o momento em que surge o novo trem, livre da névoa escurecida proveniente da queima da lenha, cuja ausência era tão significativa a ponto de proporcionar diversos outros benefícios. Entre eles estava o restaurante que extinguiu a refeição anteriormente feita num ambiente poeirento e esfumaçado, inapropriado para uma sociedade que tentava acompanhar os ritmos da modernidade ocidental.

Essa passagem significava também o início de um novo movimento para o trem, no qual a máquina férrea começava a ser vista como passível de modernização, à medida que os primeiros modelos eram compreendidos como obsoletos em relação à nova locomotiva elétrica. Interessante que nenhuma menção é feita sobre uma possível modernização de uma máquina a vapor para outra, provavelmente porque estas locomotivas, novas ou velhas, sujavam a roupa dos passageiros. Assim, o progresso somente seria visível na eliminação dessa característica.

Contudo, por meio de toda essa dinâmica, a modernidade se descolava do transporte ferroviário – por muito tempo seu principal ícone – e prosseguia sem ele, ultrapassando-o. De início não completamente, dado que os trens diesel-elétricos ainda irradiavam tecnologia, mais avançada que a observada na Maria Fumaça, livrando-o ainda do estigma de obsoleto, mas, que é sistematicamente superada pelo automóvel e abandonada ao esquecimento – e a lembrança.⁴⁸⁷ Por outro lado, importa considerar que o enredo do narrador exprime essa dinamicidade, mas sua visão é retroativa, posto que, somente é possível compreender a máquina a vapor como retrógrada e lenta após o contato com a outra, mais avançada e confortável. Assim como a velocidade do trem só se torna obsoleta após a experiência com os veículos automotores.

⁴⁸⁷ No Brasil, posto que outros países continuaram investindo em tecnologias para este transporte de maneira que são utilizados em larga escala ao lado de outras modalidades de veículos.

Os trabalhadores da ferrovia que desempenhavam diariamente suas funções nos trens perceberam estas mudanças a partir de outros fatores. O cotidiano 'limitado' pelas paredes da máquina e vinculado ao seu funcionamento influenciou fortemente a construção do enredo destes homens. Francisco Rosa, ao comparar as locomotivas a vapor com as elétricas, afirmou,

“Mas a máquina, pelo menos as 400, elas eram muito segura, a máquina, muito rápida também, ela podia fazer uma marcha de 60km, as 400. Eram mais econômicas, lenha, porque tinha muita rapa. Aí tinha que manter todo tempo a pressão normal pra ela. Porque ela, pouca pressão, ela perdia a potência, que não era produzido vapor. Porque o motor dela era movido a vapor. Tinha dois cilindros, de cada lado um cilindro, entrava por um lado e o outro saía. Então, quanto mais vapor... E a gente tinha sempre que tá descarregando. A parte do vapor quando ficava saturada, ele ficava mais alto que o vapor, né. A gente dava uma descarga, abria a descarga, pra aliviar a caldeira, pra renovar o vapor. Sempre a gente fazia, em cada 200, 300km a gente fazia isso aí”.⁴⁸⁸

A máquina chamada 400, uma típica Maria Fumaça, foi um dos modelos em que Francisco Rosa trabalhou como foguista no início de sua trajetória como ferroviário da RVC. Uma locomotiva econômica e rápida, se considerado que, segundo o narrador, 40km já era uma velocidade alta para o transporte sobre trilhos em meados do século XX.⁴⁸⁹ Todavia, uma rapidez somente possível à custa de um antiquado volume de serviço. Era o encargo de um penoso trabalho que tornava atrasada a máquina veloz. Um fardo, sobretudo para o foguista, posto que a locomotiva os ocupava durante a viagem controlando a potência, entre abastecimentos de lenha e água e a operação de descargas, mas também nas estações de destino com a limpeza da fuligem acumulada e a preparação de seus mecanismos duas horas antes da partida. Conforme mencionou Luis Beserra, “*era um serviço pesado, como diz o outro: Era um inferno!*”⁴⁹⁰

Em contrapartida, as locomotivas diesel-elétricas exigiam um mínimo de serviço durante as viagens e as paradas nas estações. Segundo Francisco Rosa, com o surgimento destas máquinas, “*a plenagem ficou uma beleza. Você só fazia lubrificar as pontas de eixos, porque era bronze. (...) A cada 150km a gente botava, abria as caixas e colocava óleo, que era bronze, né,*

⁴⁸⁸ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 06.

⁴⁸⁹ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 03.

⁴⁹⁰ Entrevista feita com Luis Beserra em 3 de março de 2008 às 9:00h, p. 06.

não era rolamento, tinha que manter todo tempo lubrificada, mas era coisinha rápida".⁴⁹¹ A nova prática significava uma economia de esforço físico e tempo e intensificava nas viagens a bordo das novas máquinas a sensação de conforto para os funcionários.

A modernidade era, então, percebida a partir de uma ausência de trabalho. Nesse sentido, a máquina finalmente estaria exercendo a função destinada a ela: absolver o homem de serviços pesados e proporcionar bem-estar. Era o progresso moderno, no qual o tempo era percebido como elemento valioso, quando as horas deveriam ser aproveitadas uma a uma, especialmente na elaboração de outras tecnologias. O tempo teria que ser ganho, e não perdido. Assim, o seu aproveitamento ou desperdício passava a ser elemento fundamental no que diz respeito ao avanço tecnológico.

Mas a lógica moderna não compreende completamente as memórias de Francisco Rosa. Seu enredo quanto às transformações das máquinas é finalizado de tal maneira que o avanço tecnológico é colocado em segundo plano, suplantado pelo passado. Para o ex-maquinista: "*Essas mudanças foi uma coisa muito boa pra nós, mas ainda hoje eu tenho saudade da Maria Fumaça*".⁴⁹² A modernidade trai a si mesma neste momento. Ao considerar o passado como algo inacessível, ela inscreve uma aura de sacralidade nele. Assim, o ontem retorna ao presente e, cultuado pela saudade, passa a disputar espaço com o novo num acirrado jogo de poder estabelecido, sobretudo, no campo da memória.

Para Francisco Rodrigues a ferrovia no Estado do Ceará é algo pertencente ao passado e cuja existência apenas é possível no presente por meio de lembranças e saudade. Sua avaliação pessimista, sobretudo para a Linha sul, está intimamente relacionada a peculiaridades na construção do leito férreo, as quais impediam que os trens, mesmo os mais modernos, pudessem alcançar nela grandes velocidades. Conforme o narrador:

"O problema da estrada de ferro é a Linha. Porque nessa Linha você pode botar uma locomotiva boa mesmo e ela num consegue correr. Nós tem estação aí que é direto curva. Aqui na Linha sul é demais. Tinha um tipo de locomotiva, no tempo da Maria Fumaça, que elas num viajava pra Linha sul porque era curva demais e ela era grande.

⁴⁹¹ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 05.

⁴⁹² Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 05.

Tinha uma que chamava GE que era uma 500, num entrava nas curvas. Tudo isso pro trem num dá, porque era ferro com ferro, num tem como segurar o carro, né. O problema do trem é esse ‘num dá pra correr’”.⁴⁹³

Com esse contexto e o crescente desinteresse na modernização do transporte ferroviário no Brasil, os carros e serviços prestados pela Rede se tornaram mais obsoletos. Tais aspectos também eram percebidos pela população usuária do transporte ferroviário no interior e na capital do Estado do Ceará, que traduziam suas frustrações em relação ao trem por meio de atitudes, entre as quais batizá-la com o rótulo “Rapariga Velha Cansada”. Mas, a despeito da falta de maiores verbas para restauração ou modernização da frota de trens, Aduino Ferreira lembrando suas últimas viagens a bordo do trem avaliou, “*o transporte era aquele e era bom! Eu, pelo menos, num sei, eu posso ser um sonhador, mas eu gostava muito do trem*”.⁴⁹⁴

Francisco Rodrigues ainda acrescentou que o transporte férreo era apreciado pela população. Em sua entrevista deixou claro que em nenhum momento faltou passageiros ao trem, mesmo na última viagem realizada. A qual narrou, em tom de denúncia:

“O trem se acabou lotado. A última viagem de trem de passageiro, eu fui nele. (...) Era uma eleição. Veio superlotado sem caber o pessoal. Foi Fortaleza – Crateús. (...) Nós num estávamos avisados que era a última. Todo mundo ia como se fosse tranqüilo que fosse haver outra. Mas terminou a eleição, porque quando é eleição os políticos mandam, eles num iam acabar com o trem na época da eleição”.⁴⁹⁵

A jornada que encerrou o tráfego de passageiros por via férrea com destino a Crato ocorreu em 12 de dezembro de 1988 – em discordância à data proposta por alguns narradores, a saber, 8 de novembro de 1989 – e a viagem que pôs termo à Linha norte, da qual o narrador participou e lembrou no trecho acima, ocorreu dois dias após a extinção dos trens para o sul do estado.⁴⁹⁶ Nesta última viagem, a partir da narrativa do ex-condutor, a situação física dos carros férreos parecia não ser degradante. Os trens pareciam ainda poder trafegar, já que funcionários e passageiros não chegaram a desconfiar que aquele era o último percurso seguido na via férrea que cortava o interior do

⁴⁹³ Entrevista feita com Francisco Rodrigues em 27 de fevereiro de 2008 às 10:00h, p. 05.

⁴⁹⁴ Entrevista feita com Aduino Ferreira de Araújo em 23 de novembro de 2007 às 9:00h, p. 09.

⁴⁹⁵ Entrevista feita com Francisco Rodrigues em 27 de fevereiro de 2008 às 10:00h, p. 07.

⁴⁹⁶ LIMA, Francisco de Assis Silva de & PEREIRA, José Hamilton. Op. Cit, p. 95.

Ceará; muito embora seja crível que tivessem um aspecto marcado pela ação do tempo e pouca frequência de reparos, o que provavelmente também teria influenciado na construção da idéia do trem como transporte do pobre.

É impressionante perceber que, após a via férrea ter experimentado uma seqüência de cortes em seu orçamento, cancelamento de ramais e a implementação de um discurso que a acusava de ser ineficiente, a extinção de seu funcionamento surpreende a muitos – funcionários ou não – provocando algumas reações. Na cidade do Crato a música “*Dr. Cadê o trem?*” expressa (ou expressava) a mágoa popular neste sentido. O livreiro Ramiro Maia indica o ocorrido com maior tragicidade: “foi o mesmo que ter havido um desastre perene, pra nunca mais ninguém ver o trem, uma coisa horrível”.⁴⁹⁷ Francisco Rosa também lamenta: “(...) a pessoa que tinha um serviço, que trabalha como eu trabalhei a gente chora de ver tanto desperdício: cemitério de locomotiva, ferrugem nas locomotiva, o pessoal roubando as peças, carro de passageiro que podia ser recuperado se acabando no ferrugem”.⁴⁹⁸

Impressões como estas se repetiram ao longo dos anos, algumas, no entanto, foram alteradas a partir das implementações governamentais – com projetos provenientes do governo federal e outros, de estados e municípios, que se agregam – para o retorno do funcionamento ferroviário em alguns pontos do país.⁴⁹⁹ No Crato, esse movimento é concretizado com a restauração da estação e posterior reabilitação dos trilhos que ligam a cidade com o vizinho Juazeiro do Norte. As novas disposições influenciam expressivamente algumas memórias dos habitantes da primeira cidade que, em lugar de um discurso inconformado pela extinção dos trens, trazem à tona lembranças felizes das suas experiências com a máquina férrea e a partir delas descarrilam inúmeras outras memórias que concedem outros tons, sons e velocidades ao trem de ferro.

⁴⁹⁷ Entrevista feita com Ramiro Maia em 10 de novembro de 2005 às 14:00h, p. 01.

⁴⁹⁸ Entrevista feita com Francisco Rosa em 10 de fevereiro de 2008 às 9:00h, p. 06.

⁴⁹⁹ O projeto é denominado Plano Nacional de Revitalização das Ferrovias e foi anunciado pelo Ministério dos Transportes em 2003.

Considerações Finais

Neste momento talvez o mais importante seja lembrar: o trem está voltando. Vem num modelo diferente e com uma nova denominação: agora é o Metrô do Cariri, já exposto à apreciação do público enquanto as novas estações são construídas às margens da Linha Férrea recuperada. O percurso de trilhos é expressivamente mais curto, abrange apenas o trecho Crato – Juazeiro. Suas saídas e chegadas serão, por isso, mais freqüentes, ocorrerão durante todo o dia, e sua velocidade será, pelo menos, duas vezes maior que a de antes. A antiga estação também foi modificada no ano de 2006 quando passou a funcionar como Centro Cultural da cidade; e, neste caso, recobrou a característica de outrora: os tempos de vesperais lembrados pelos narradores.

Tais eventos se desenvolveram à medida que esta pesquisa era realizada, de maneira que parte dos entrevistados, especialmente os que moram em Crato, relataram suas memórias considerando a promessa do retorno do tráfego férreo. O que permitiu um tom ‘feliz’ às suas palavras, pois, nestas lembranças, o trem de ferro é descrito a partir de aspectos positivos: sua chegada a plataforma era sempre festiva, as viagens instrutivas, a cidade melhorada, o cotidiano transformado pelas novidades que vinham da capital, os acidentes, propositalmente, esquecidos e mesmo o rótulo “Rapariga Velha Cansada” era dificilmente lembrado.

Concomitantemente a esse caráter de ‘felicidade’, os entrevistados empreenderam nessas narrativas inúmeras outras relações. Suas memórias descarrilaram diversas vezes, abandonando os trilhos, para contar novos enredos (que ainda podiam voltar ao trem). Essas histórias de vida relatadas permitiram perceber a máquina férrea inventada e reinventada em cada recordar; e transformada a partir da sua capacidade de deslocamento e transporte humano ou não. Entendi, assim, que o trem foi sucessivamente descrito nas narrativas (ainda que em enredos distintos) evidenciando um mesmo aspecto: o movimento.

Os entrevistados falaram de movimento a todo instante: narrando as viagens, no vento com fuligem (na Maria Fumaça) que batia no rosto, nas imagens feitas e desfeitas na janela do trem, na cidade modificada pela

presença da estação, no vaivém de pessoas em sua volta, nos costumes alterados, na corrida para ver o trem chegar, na fuga para se casar, nos novos empregos, na ruína das máquinas férreas, na sua extinção e no seu retorno. Tudo expressava movimento, fosse este fruto do simples deslocamento, fosse em transformações profundas. Tudo parecia se mover ao ritmo do trem.

Nesse sentido, as lembranças descreveram aquilo que foi sentido, experimentado ao longo de suas vidas e no convívio com o trem. As narrativas, portanto, seguiram o itinerário da visão, do olfato, da audição, do paladar e do tato; bem como das impressões surgidas a partir deste conhecimento sensível. Estas recordações, como releituras transformadoras das memórias, provocaram nos entrevistados uma lembrança de si mesmo no bojo das mudanças vividas, que influenciou diretamente nas suas percepções. O que deixou evidente que narrar as memórias do trem implicou (necessariamente) lembrar o próprio corpo em movimento.

Por outro lado, a infinidade de relações, continuamente construídas e desfeitas (posto que empreendidas nos trabalhos da memória), provocou, num primeiro momento da pesquisa, duas sensações desconfortáveis. De início, a impressão sentida de que as narrações traziam descrições tão pessoais que impediam qualquer esforço de interpretação para as reunir. No entanto, foi a percepção desta diversidade e o caráter intimista dos depoimentos que lançaram luz sobre a possibilidade da abordagem aqui empreendida; a saber, um estudo que considerou as construções de narrativas em torno das lembranças do trem, em detrimento de apenas utilizar estes enredos como meros informantes da chegada do comboio férreo no Crato.

Em segundo lugar, a estranheza sentida por uma certa escassez de referências a marcos temporais mais específicos. Nas falas dos entrevistados dificilmente havia indicações bem definidas do tempo relatado. Somente a chegada, bem como a extinção do tráfego ferroviário, foram vinculados a momentos específicos, os anos de 1926 e 1988, muito embora nem sempre tivesse existido a alusão precisa a estas datas. Geralmente, as lembranças eram atreladas a aspectos que os narradores consideravam mais significativos. Os eventos eram lembrados por associação a acontecimentos mais pessoais: casamentos, fugas, o emprego, etc, em oposição a uma discriminação

metódica. O que dificultava o confronto com outros registros e uma especificação mais exata do período mencionado.

Compreendi, a partir de então, que o descarrilar das memórias não permite uma circunscrição das lembranças em um ciclo com princípio e fim – mesmo porque é impossível precisar em que momento surgem e desaparecem as memórias do trem – o que me fez optar por não citar qualquer data no título desta dissertação.

Ademais, considerar que as lembranças são fugidias e relatadas numa seqüência (e em referência) aquilo que faz sentido para o narrador me fez perceber uma superposição de temporalidades nas narrativas que terminou por influenciar a construção deste texto. Por isso, a alusão aos eventos em torno do trem não obedeceu a uma ordem cronológica, mas outras, que dizem respeito as minhas próprias compreensões desses enredos.

Assim, e considerando que todo o trabalho de pesquisa e escrita do texto foi perpassado por escolhas, ponho em destaque a opção de abrir perspectivas de estudo a respeito do transporte férreo. É o caso, por exemplo, das discussões sobre a busca por um progresso de caráter político, econômico e social por meio do avanço de técnicas e tecnologias inauguradas com a utilização do transporte férreo; e constituídas na perspectiva de alguns intelectuais interessados em uma modernização tecnológica do país, sobretudo os engenheiros ligados à ferrovia. E, em contrapartida, as percepções e os usos feitos das técnicas e instrumentos tecnológicos utilizados no cotidiano e nas relações sociais.

Por último, lembro que a existência dessas novas perspectivas para a pesquisa em torno do trem e os discursos que dele se originam surgem, também da certeza, de que é impossível encontrar um ponto final nas inter-relações empreendidas pelos trabalhos de memória dos entrevistados. Suas lembranças não têm fim, assim como suas próprias vidas (pelo menos até o instante da entrevista). Suas interlocuções não cessam, são *Memórias Descarriladas* cujo fim, assim como o início, não pode ser precisado, e muito menos previsto.

Fontes

Fontes Orais

Alderico Damasceno, 86 anos, natural de Aracati, passou a morar no Crato em 1930 em virtude de o seu pai, funcionário dos telégrafos, ter sido transferido para a agência desta cidade, viagem esta que fez de trem. Entrevista realizada no dia 05/06/06.

Geraldo Maia, 86 anos, cratense, assistiu a chegada do primeiro trem na cidade, acontecimento que ele narrou com bastante entusiasmo. A entrevista foi realizada em 26/09/05.

Raimuno Borges, 99 anos, nascido na cidade do Crato, no período em que era estudante fez diversas viagens de trem para a capital do estado, lugar onde se formou no curso de Direito na década de 1930. Entrevista cedida no dia 11/10/05.

Huberto Cabral, 70 anos, também cratense, nasceu poucos anos após o aportamento da primeira locomotiva na estação do Crato, vive na cidade desde então onde trabalha como radialista. A entrevista foi realizada no dia 20/10/05.

João Lindenberg, 73 anos, natural do Crato, reside nesta cidade desde seu nascimento, trabalha junto a prefeitura municipal tendo já publicado um livro em que biografava as ruas cratenses, pois parte das vias da urbe tem nome de antigos moradores da cidade. Entrevista realizada no dia 25/02/06.

Fernando Leite, 92 anos, nascido na cidade de Mauriti, passou a residir no Crato na década de 1950. Antes disso fez algumas viagens para esta cidade tendo, inclusive, numa destas incursões, presenciado parte da construção da estrada de ferro e da estação cratense. A entrevista foi realizada no dia 16/03/06.

Ramiro Maia, 100 anos, natural da cidade de Russas, chegou ao Crato em 1923, o que lhe deu a oportunidade de estar presente na chegada do primeiro

trem a estação cratense, ano em que inaugurou uma pequena livraria na cidade que ficou bastante conhecida por ser uma das únicas existentes. A entrevista foi realizada no dia 10/11/05.

Manoel Teixeira, 92 anos, nascido em Ceará-mirim, cidade que se localiza no interior do estado do Rio Grande do Norte, passou a morar no Crato a partir do ano de 1930. Entrevista realizada no dia 10/12/05.

Antonio Batista, 88 anos, cratense, esteve na inauguração da estação ferroviária do Crato e acompanhou o funcionamento do transporte ferroviário da cidade, onde sempre morou. Entrevista realizada no dia 04/11/06.

Naninha Batista, 79 anos, nascida em Crato. Não foi a festa feita em comemoração pela chegada da máquina férrea à cidade, mas lembrou muitos outros festejos na gare da RVC dos quais participou. Sua entrevista foi realizada na mesma data de seu esposo Antonio Batista.

Raimundo Evangelista, 78 anos, nascido na cidade de Várzea Alegre. Numa viagem de trem em 1958 mudou-se para Crato com o fim de assumir um emprego no extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Entrevista feita em 21/11/07.

Adauto Ferreira, 75 anos, natural da cidade de Lavras da Mangabeira, comerciante, passou a residir no Crato no ano de 1951, viagem que fez por transporte férreo. Em sua narrativa lembrou a feira que acontecia em dia de segunda e era abastecida (de mercadoria, vendedores e compradores) pelo trem. Entrevista gravada em 23/11/07.

Julieta Oliveira, 94 anos, nasceu no Estado de Pernambuco. Lembrou do trem a partir de sua fuga neste transporte para casar-se, já que sua família não aceitava o noivo, em virtude deste ser Protestante. Morou, depois de casada, por cerca de 20 anos as margens da Estrada de ferro em Crato. Entrevistada em 13/06/07.

Joana Alves, 80 anos, nascida em Juazeiro do Norte. Participava semanalmente da feira no Crato em dias de segunda, onde vendia artigos de

corda próximo à estação. Lá conheceu o chapiado Noventa, com quem se casou posteriormente e passou a morar no Crato. Entrevista realizada em 25/02/08.

João Galo Branco, 70 anos, nascido no Crato. Preferiu ocultar o nome, ao ser perguntado, respondeu que o apelido era melhor. Foi genro do chapiado Noventa, com quem trabalhou nesta função durante anos: carregando e descarregando trens. Entrevista gravada em 25/02/08.

Olindina Nascimento, 66 anos, irmã de Joana Alves e também nascida em Juazeiro do Norte. Tinha muito medo do trem na sua infância, lembrou que o associava a um bicho e corria ao ouvir seus ruídos e seu apito. Entrevista feita em 25/02/08.

Francisco Rosa, 72 anos, nasceu na cidade de Riacho da Sela, atual Umirim. Passou a trabalhar na REFFSA no ano de 1959 como foguista da Maria Fumaça e posteriormente como maquinista. Fez inúmeras viagens na rota Fortaleza – Crato. Foi aposentado em 1982 em virtude de surdez causada pelo trabalho com a máquina. Entrevista realizada em 10/02/08.

Francisco Rodrigues, 66 anos, nasceu na cidade de Fortaleza no ano de 1942, em 1959 passou a trabalhar na REFFSA como guarda-freios, logo após como auxiliar de trens e, por último, agente de trem. Relembrou muitas viagens no transporte férreo e esteve presente a última viagem do trem ao interior cearense. Aposentando-se em 1988. Entrevista feita em 27/02/08.

Luis Beserra, 79 anos, nascido na cidade de Cedro no Ceará. Passou a trabalhar em 1955 na extinta Rede de Viação Cearense como soldador, posteriormente auxiliar de maquinista e, por último, a maquinista. Aposentou-se em 1983. Entrevista gravada em 03/03/08.

Vicência Agostinho, 92 anos, natural do Crato, nasceu em 1916. Assistiu a chegada do primeiro trem na cidade e residiu nos arredores da estação férrea durante toda sua vida, o que lhe permitiu narrar muitas memórias sobre o trem. Entrevista realizada em 20/06/08.

Fontes escritas

Arquivo do Fórum Desembargador Hermes Parahyba em Crato- CE

- Processo Criminal – Acidente Férreo: Caixa 06, Pasta 93, Ano 1943.
- Processo Criminal – Acidente Férreo: Caixa 06, Pasta 91, Ano 1941.

Arquivo da Rede de Viação Cearense

Relatório da Rede de Viação Cearense de 1916. Inspetoria Federal das Estradas – segundo districto – Ceará – Piauí. Relatório dos trabalhos e ocorrências durante o ano de 1916 – Apresentado ao Exmo. Snr. Inspector Federal das Estradas – Pelo Diretor Engenheiro-Chefe – Henrique Eduardo Couto Fernandes, 129 páginas.

_____1921. Rede de Viação Cearense. Relatório dos trabalhos e ocorrências durante o ano de 1921 – Apresentado ao Exmo. Snr. Inspector Federal de Obras contra as Secas – Pelo Diretor Engenheiro-Chefe – Henrique Eduardo Couto Fernandes, 175 páginas.

_____1928 – Rede de Viação Cearense. Relatório de 1928, 157 páginas.

_____1930 – Rede de Viação Cearense. Relatório de 1930, 137 páginas.

Biblioteca Pública Meneses Pimentel

- Almanach's do Ceará. Disponíveis no Setor de Obras Raras. Período: 1925 – 1930.
- Jornal “O Nordeste”, publicado em Fortaleza, disponível no setor de periódicos da Biblioteca Pública Meneses Pimentel. Período: 1923 – 1940.
- Jornal “O Ceara”, publicado em Fortaleza, disponível no setor de periódicos da Biblioteca Pública Meneses Pimentel. Período: 1926-1930.

- Jornal “Diario do Ceara”, publicado em Fortaleza, disponível no setor de periódicos da Biblioteca Pública Meneses Pimentel. Período: 1925-1930.
- Jornal “O Estado”, publicado em Fortaleza, disponível no setor de periódicos da Biblioteca Pública Meneses Pimentel. Período: 1951 - 1950.
- Jornal “A Liça”, publicado no Crato, disponível no setor de periódicos da Biblioteca Pública Meneses Pimentel. Período: 1903.

Obras de Época

BRASIL, Thomaz Pompeu de Souza. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*. T 1. Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara. 1997. Ed. fac-similar de 1863.

GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*. São Paulo, EDUSP, 1975.

ALEMÃO, Francisco Freire. *Diário de Viagem de Francisco Freire Alemão. Crato – Rio de Janeiro, 1859 – 1860 / Francisco Freire Alemão – Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2007.*

CAPANEMA, Guilherme Schurch de. & GABAGLIA, Giacomo Raja. *A Seca no Ceará*. Fortaleza: Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, Museu do Ceará, 2006.

MENEZES, Paulo Elpídio de. *O Crato de meu tempo*. Fortaleza: Edições UFC. Col. Alagadiço Novo, 1985.

Relatórios de Presidente de Província

Dispostos em CD-ROM, capturados na página Uchicago Documents.

Revistas do Instituto Histórico do Ceará

SOUSA, José Bonifácio de. Para a História Financeira do Ceará. Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Th. Pompeu Sobrinho. Vol. 81. Tomo LXXVII – Ano LXXVII. Jan/Dez de 1963.

ARARIPE, J. C. de Alencar. A comunicação pelos caminhos de ferro. Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Tomo LXXXVII – Ano LXXXVII. Jan/Dez de 1973.

BARROSO, José Parsifal. O Centenário da Rede de Viação Cearense. Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Vol. 97. Tomo XCI – Ano XCI. Jan/Dez de 1977.

MENEZES, José Pinheiro B de. Notas colhidas e observações feitas por um Amigo da Terra em setembro de 1915. Município do Crato. Fortaleza: Instituto do Ceará, Ano XXXII, 1918.

Bibliografia

AMADO, Janaína. *A culpa nossa de cada dia: Ética e História Oral*. Projeto história, São Paulo, (15), abr. 1997.

_____. Janaína e FERREIRA, Marieta de Moraes, (coordenadoras). *Usos & abusos da história oral*. 7.ed. Rio de Janeiro: Editora FVG, 2005.

ANDRADE, Yarê Lucas. *Da Linha do trem pra lá – O discurso sobre a prostituição na cidade do Crato (1940 - 1960)*. Rio de Janeiro – UFRJ, 2000. (Dissertação de Mestrado em História Social).

ARARIPE, J. C. de Alencar. *A comunicação pelos caminhos de ferro*. In: Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Tomo LXXXVII – Ano LXXXVII. Jan/Dez de 1973, p. 271.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a História e a Memória*. Bauru: EDUSC, 2000.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papius, 1994.

AZEVEDO, Ricardo. & MAUÉS, Flamarion (orgs). *Rememória: Entrevistas sobre o Brasil do século XX*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 1997.

BARTHES, Roland. *A Aventura Semiológica*. Lisboa, ed. 70, 1987.

_____. *O Rumor da Língua*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

BARBOSA, Ivone Cordeiro. *A Experiência Humana e o Ato de Narrar. Ricoer e o lugar da interpretação*. Revista Brasileira de História. São Paulo: v. 17, nº 33, 1997, pp. 293-305.

BARROSO, José Parsifal. *O Centenário da Rede de Viação Cearense*. Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Vol. 97. Tomo XCI – Ano XCI. Jan/Dez de 1977, pp. 90-97.

BENJAMIN, Walter. O narrador. In: *Obras Escolhidas: Magias e Técnicas. Arte e Política*. São Paulo: Brasiliense, 7. ed. vol. 1, 1994.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da História, ou, O Ofício de Historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

BORELLI, Silvia Helena Simões. *Memória e Temporalidade: diálogo entre Walter Benjamin e Henri Bérson*. PUC – SP, n. 1, março 1992.

BORGES, Jorge Louis. *Funes, O Memorioso*. Prosa Completa. Barcelona: Ed. Bruguera, 1979, v. 1, pp. 477 – 489.

BORGES, Raimundo de Oliveira. *O Crato Intelectual (Dados Bio-bibliográficos)*. Coleção Itaytera. Crato, 1995.

BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

_____. *Sob o signo de Benjamin*. In: *O tempo vivo da memória. Ensaio de Psicologia Social*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003, pp. 21-35.

BRASIL, Yllara Maria Gomes de Matos. *Restauração e Revitalização da Estação Ferroviária do Crato – CE*. UFAL, 2003. (Monografia de graduação em Arquitetura e Urbanismo).

BURKE, Peter. *História e teoria Social*. São Paulo: Editora Unesp. 2002

_____. *A escrita da História*. São Paulo: Editora Unesp. 1992

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da Seca: Sertanejos, Retirantes e Operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

CAPANEMA, Guilherme Schurch de. *Estudos sobre Seca / Guilherme Schurch de Capanema e Giacomo Raja Gabaglia*. Fortaleza: Secretaria de Cultura do

Estado do Ceará, Museu do Ceará, 2006. (Coleção Comissão Científica de Exploração, 2).

CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo (orgs). *Domínios da História*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CERTEAU, Michel de. *Histórias de Corpos – Entrevista*. Revista Projeto história, São Paulo, n° 25, dez 2002, pp. 407 – 412.

_____. *A Invenção do Cotidiano I – Artes de Fazer*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Ed Vozes, 29ed, 1994.

_____. *A Operação Histórica*. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre. *História: novos problemas*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

CHARTIER, Roger. *A História Hoje: dúvidas, desafios, propostas*. In: REVISTA ESTUDOS HISTÓRICOS. n. 13. vol. 7. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1994.

COELHO JUNIOR, Nelson. *Corpo construído, corpo desejanete, e corpo vivido: considerações contemporâneas sobre a noção de corpo na psicanálise e na filosofia de Merleau-Ponty*. Cadernos de Subjetividade, São Paulo, dez 1997, vol. 1, n° 1, pp. 401 – 411.

COMPAGNON, Antoine. *O Trabalho da Citação*. Tradução de Cleonice P. B. Mourão. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 2000.

CORTEZ, Antônia Otonite de Oliveira. *A Construção da “Cidade da Cultura”: Crato (1889 - 1960)*. Rio de Janeiro – UFRJ, 2000. (Dissertação de Mestrado em História Social).

CUNHA, Euclides. *Os Sertões*. São Paulo: Ática, 2004p. 88.

DELLA CAVA, Ralph. *Milagre em Joazeiro*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.

DINIZ, José Alexandre Felizola. *Sub-sistema urbano-regional do Crato / Juazeiro do Norte*. Recife, SUDENE – DPG / PSU – SER, 1989.

DOSSE, François. *A História em Migalhas: dos Annales à Nova História*. Bauru, SP: EDUSC, 2003

ENCICLOPEDIA EINAUDI – Volume 11 – *Oral / Escrito – Argumentação* - Edição Portuguesa, Casa da Moeda – Imprensa nacional, 1987.

ENGELS, Friedch. & MARX, Karl. *Manifesto do Partido Comunista*. Lisboa, Edições «Avante!», 1997.

FALCON Fco J. C. *A Identidade do Historiador*. In: REVISTA ESTUDOS HISTÓRICOS – Historiografia. n. 17. 1996.1. rio de Janeiro.

FENELLON, Dea (org). *O Direito à memória: Patrimônio histórico e cidadania*. Departamento da patrimônio histórico / Secretaria Municipal de Cultura. São Paulo: DPH, 1992.

_____. *Pesquisa em história: perspectivas e abordagens*. In: FAZENDA, Ivani (org.). METODOLOGIA DA PESQUISA EDUCACIONAL. 8. ed. São Paulo: Cortez, 2002.

FENTRESS, James. & WICKHAM, Chris. *Memória Social: Novas perspectivas sobre o passado*. Tradução de Telma Costa. Lisboa: Teorema, 1992.

FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930; Projeto História do Ceará, Política, Indústria e Trabalho 1930-1964*. Fortaleza, Edições Universidade Federal do Ceará/ Stylus Comunicações, 1989.

FERREIRA, Marieta de Moraes. *História oral, comemorações e ética*. Projeto história, São Paulo, (15), abr. 1997.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

FIGUEREDO FILHO, José de. *História do Cariri*. Vol. 2. Crato. Faculdade de Filosofia, 1964.

_____. *História do Cariri*. Vol. 3. Crato. Faculdade de Filosofia do Crato. 1966.

_____. *História do Cariri*. Vol. 4. Crato. Faculdade de Filosofia, 1968.

_____. *Feira – Retrato Econômico do Crato*. In: Itaytera. Instituto Cultural do cariri, 1955, p. 90-103.

_____. & PINHEIRO, Irineu. *A Cidade do Crato*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1953.

FREITAS, Marcos Cezar de. *Historiografia Brasileira em Perspectiva*. São Paulo: Contexto, 2003.

GADAMER, Hans-Georg. *O problema da Consciência histórica*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. *Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – Uma perspectiva histórica*. Revista de Planejamento e políticas Públicas. Departamento de Economia e do programa de Pós-graduação em Economia (PIMES) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). n° 13, junho de 1996, pp. 183 – 211.

GIRÃO, Raimundo. *Pequena História do Ceará*. 2 ed – Fortaleza: Instituto do Ceará, 1962.

_____. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: UFC Programa Editorial, 2000.

GINZBURG, Carlo. *Mitos Emblemas e Sinais*. São Paulo: Companhia das Letras. 1998.

_____. *Estranhamento*. In: *Olhos de madeira – Nove reflexões sobre a distância*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz. Personagens e Memórias: territórios de ocupação recente na Amazônia. In: CHALHOUB, Sidney; NEVES, Margarida de Souza & PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *História em cousas miúdas: capítulos de história social da crônica no Brasil*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2005, pp. 519-546.

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2004, p. 30.

HARDMAN, Foot. *O Trem Fantasma: A modernidade na selva*. Companhia das Letras, São Paulo, Brasil, 1988.

HOBBSAWM, Eric. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

JELIM, Elizabeth. *Los Trabajos de la memoria*. Madrid: Siglo XXI de España Editores S. A. / Siglo XXI de Argentina Editores, 2002, pp. 17 – 78.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *A oralidade dos velhos na polifonia urbana*. Fortaleza: Imprensa universitária, 2003.

_____. *O significado da Ferrovia no cotidiano da vida interiorana*. In: O público e o privado. Fortaleza: UECE, 2003 – Semestral. Conteúdo: ano 1, n. 2, jul/dez, 2003.

LINHARES, Paulo. *Cidade de água e sal*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.

LOPES, Prado. *Um Seculo de Viação no Brasil (1827 - 1926)* – Trabalho organizado em comemoração do centenário da fundação do congresso legislativo. Rio de Janeiro, 1928.

LOWENTHAL, David. Como Conhecemos o passado. In: *Projeto História*. São Paulo, (17), nov, 1998.

LUCENA, Célia Toledo. *Artes de Lembrar e de inventar: (re) lembranças de migrantes*. São Paulo: Arte & Ciência, 1999.

MÁRQUEZ, Gabriel Garcia. *Cem anos de solidão*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1974, p. 200.

MEMÓRIA, Otávio. *Origens da Viação Férrea de Baturité*. Fortaleza: Tipografia Comercial, 1923.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da Percepção*. 2ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

_____. *Textos escolhidos – Os Pensadores*. Seleção de Marilena de Souza Chauí. São Paulo: Abril Cultural, 1980.

MORAES, José Geraldo Vinci de. & REGO, José Marcio. *Conversas com Historiadores Brasileiros*. São Paulo: Ed. 34, 2002.

NEVES, Lucilia de Almeida. *Memória, história e sujeito: substratos da identidade*. História Oral, n. 3, 2000, p. 109 – 116.

NORA, Pierre. *Entre Memória e História: A problemática dos Lugares*. In: Projeto História, n° 10, São Paulo, dezembro de 1993, p. 17.

PARANHOS, Adalberto. *O Roubo da Fala: origens da ideologia do trabalhismo no Brasil*. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.

PAULA, Dilma Andrade de. *O futuro traído pelo passado: A produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras*. In: ALMEIDA, Paulo Roberto de, FENELON, Déa Ribeiro, MACIEL, Laura Antunes & KHOURY, Yara Aun. (Orgs.), *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho d'água, Capes/Procad, 2000.

PEREIRA, Daniela Márcia Medina. *A Próxima Estação. Trabalho, memória e percursos de trabalhadores aposentados da ferrovia*. Fortaleza: 2004. Dissertação de mestrado.

PERROT, Michelle. *As mulheres ou Os silêncios da História*. Bauru – São Paulo: EDUSC, 2005,

PILAR, M. de A V, PEIXOTO, M. R. C. do, KHOURY, M. A. Y. e outros. *A Pesquisa em História*. São Paulo, Editora Ática, 3ª edição, 1995.

PINHEIRO, Irineu. *Efemérides do Cariri*. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1963.

_____. *O Cariri – seu descobrimento, povoamento, costumes*. Fortaleza: 1950.

POMPEU SOBRINHO, Thomas. *História das Sêcas – Século XX*. Monografia nº23 – 2º vol. Ed.ª Batista Fontenele. Instituto do Ceará. Fortaleza, 1953.

PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/multigraf editora Ltda., 1993.

POLLAK, Michel. *Memória, Esquecimento, Silêncio*. Rio de Janeiro, Revista Estudos Históricos, vol. 2, nº 3, 1989, pp. 200 – 212.

_____. *Memória e Identidade Social*. Rio de Janeiro, Revista Estudos Históricos, vol. 5, nº 10, 1992, pp. 03 – 15.

PORTELLI, Alessandro. *A Filosofia e os Fatos. Narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais*. Tempo, Rio de Janeiro, Vol. 1, nº 2, 1996, p. 59 – 76.

_____. *Forma e Significado na História Oral. A Pesquisa como um experimento em igualdade*. Projeto história. São Paulo, (14), fev. 1997.

_____. *O que faz a história oral diferente*. Projeto história. São Paulo, (14), fev. 1997.

_____. *Tentando Aprender um Pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na História Oral*. Projeto história. São Paulo, (15), abr. 1997, p. 13 - 33.

RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar – A utopia da cidade disciplinar – Brasil 1890-1930*. São Paulo: Paz e Terra, 1997.

RIBEIRO, J. O. de Saboya. *Evolução urbana*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Tavares e Tristão Gráfica e Editora, 1993.

_____. *Evolução urbana*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Tavares e Tristão Gráfica e Editora, 1993.

RIOS, Kenia Sousa. *Campos de Concentração no Ceará: Isolamento e Poder na Seca de 1932*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2001.

_____. *O Teatro de Seu Muriçoca: memórias de uma farda*. Fortaleza: Revista de História UFC – vol. 2, n° 3, 2002. ISSN 1676 – 3033.

RONDELLI, Beth. *O narrado e o vivido: o processo comunicativo das narrativas orais entre pescadores do Maranhão*. Rio de Janeiro: FUNARTE/IBAC, Coordenação de Folclore e Cultura Popular, 1993.

ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SANT'ANNA, Denise B. de. *Entrevista com José Gil*. Cadernos de Subjetividade, São Paulo, dez 1997, vol. 1, n° 1, pp. 253 – 266.

SAMUEL, Raphael. *Teatros da memória*. São Paulo, (14), fev. 1997.

SCHAFF, Adam. *História e verdade*. São Paulo, Martins Fontes. 1987.

SEIXAS, Jacy Alves de. *Comemorar entre memória e esquecimento: reflexões sobre a memória histórica*. História: Questões e Debates, Curitiba: Editora UFPR, n. 32, jan/jun, 2000, pp. 75 – 95.

SERRES, Michel. *Variações sobre o corpo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

SILVA, Sônia Maria de Meneses. *As chaves da cidade: civilização e violência na construção urbana de Fortaleza na segunda metade do século XIX*. Rio de Janeiro: UFC/UFRJ – Dissertação de mestrado. 2000.

SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo e. *Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950)*. Fortaleza: Museu do Ceará/ Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006.

_____. *A Cidade e o Patrimônio Histórico*. Fortaleza: Museu do Ceará / Secretaria da Cultura do estado do Ceará, 2003.

_____. *O fardo da história e o dever de lembrar*. Fortaleza: Museu do Ceará / Secretaria da Cultura do estado do Ceará, 2006.

SOUZA, Simone (org.). *História do Ceará*. Fortaleza: UFC/Fundação Demócrito Rocha/Stylus Comunicações, 1989.

_____. *Uma nova história do Ceará*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado – História Oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

THOMSON, Alistair. *Recompondo a memória: Questões sobre a relação entre a História Oral e as memórias*. Projeto história, São Paulo, (15), abr. 1997.

VELHO, Gilberto. *Projeto e Metamorfose: Antropologia das sociedades complexas*. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1992.

Anexos

Anexo 1 - Mapa do Projeto da Linha Sul da Rede de Viação Cearense de 1921



Mapa do projeto da RVC no qual a cidade de Juazeiro era excluída do traçado

