

Gisafran Nazareno Mota Jucá*

O Significado da Ferrovia no Cotidiano da Vida Interiorana

RESUMO: O trem figura na visão popular como um símbolo de mudança e atendimento às necessidades da população interiorana. Mesmo apontado as limitadas condições do conforto dos seus usuários, a sua forma de funcionamento evoca uma democratização nos meios de transporte. A explicação para o seu declínio, embora não constitua uma análise aprofundada do processo registrado, atribui ao poder público o desinteresse em satisfazer os anseios populares.

Palavras-chave:
Narrativa Popular;
Transporte
Ferroviário; Políticas
Públicas.

Várias são as indagações surgidas na tentativa de compreender a representação da ferrovia, na cultura popular, considerando a associação entre o trem e a idéia de modernização, como uma forma de ruptura entre o velho e o novo ou a superação dos limites impostos à população ante a precariedade dos meios de transporte, que dificultava a aproximação entre as diversas cidades interioranas.

Se considerarmos a área atendida pela Rede de Viação Cearense (R.V.C.), ligando a capital cearense à região sul do Estado, destacando o período de conclusão do roteiro traçado, na segunda década do século passado, percebe-se que a ferrovia demorou a chegar, principalmente se atentarmos para a expansão ferroviária no sudeste.

Se a pecuária representou o marco inicial da ocupação interiorana e a instalação dos principais núcleos urbanos em sua maioria se registrava à margem dos rios, a expansão do cultivo do algodão constituiu a segunda etapa de ocupação efetiva dos principais núcleos urbanos no sertão cearense. Considerando esse processo de ocupação, uma indagação se nos apresenta: como explicar a determinante básica da implantação de um novo meio de

transporte? Se não foi a expansão de uma atividade produtiva a responsável pela abertura de uma nova modalidade de transporte como o ferroviário, como se processava a relação entre o público e o privado nesse processo?

A princípio, o setor privado foi o responsável pela iniciativa de instalação da rede ferroviária, quando da inauguração da ferrovia, que ligava Fortaleza à cidade de Baturité, na região serrana. Mas o impulso decisivo à continuidade dos trabalhos de interiorização só se concretizou quando o apoio do governo imperial garantiu a realização do roteiro traçado, em virtude da necessidade de atender os flagelados da seca. Portanto, ao invés de uma ação empresarial, onde a aplicação de recursos locais servisse de estímulo a novas atividades comerciais, a ação governamental tinha um caráter assistencialista, pois objetivava superar as limitações impostas pelo problema da seca na região interiorana.

Mesmo assim, a inauguração da ferrovia permaneceu na tradição popular como símbolo de transformação, mas os relatos apresentados deixam transparecer um teor melancólico, em virtude do saudosismo expresso pela perda sentida com o declínio das ferrovias.

Para a Senhora Otacília Ramalho Andrade, o declínio da ferrovia “... tirou do nordestino a melhor coisa que ele tinha que era o trem, em que se fazia viagem barata.. Uma viagem respeitada que não tinha esse meio de comunicação da Kombi, de ônibus pela cidade. Eles tinham aquela norma de respeitar o passageiro. Era muito bom o trem. Eu morava em Baixio, quando pequena ainda fazendo o primário e meu pai tinha uma fazenda em Santa Helena, que é essa cidade já extremado com a Paraíba, Brejo das Freiras e a gente ia todo final de semana e muitas vezes a gente ia só para andar de trem, que era bom demais. A recordação que a gente tem da infância nessas cidades pequenas é o tempo do trem.”¹

Na busca de uma melhor explicação sobre as contradições registradas, o alcance da oralidade nos remete a um campo fértil, onde a força da memória, na reconstrução de experiências passadas, abre novas perspectivas de compreensão do que antes parecia inexplicável.

Na verdade, “Articular historicamente o passado não significa conhecê-lo ‘tal como ele propriamente foi’. Significa apoderar-se de uma lembrança tal como ela cintila num instante de perigo.”² E essa idéia de perigo revela a expressão da perda sentida em relação ao narrado, o que se coaduna com o impacto sofrido pela população interiorana com a extinção do serviço de transporte prestado pelos trens. As experiências passadas não são descritas tal como aconteceram, mas articuladas de acordo com a recomposição do conteúdo apresentado.

¹ Entrevista realizada com a Senhora Maria Otacília Ramalho Andrade, em 14 set. 2002.

² Benjamin, W. apud Gagnebin, Jeanne Marie. Verdade e Memória do Passado in *Projeto História*. São Paulo, (17), nov. 1998, p.214.

Se o conceito de busca de uma verdade revelada torna-se descartável, com o avanço de novas opções metodológicas, a riqueza das informações colhidas através dos depoimentos coletados nos revela aspectos que pareciam insignificantes, mas que são preciosos pela riqueza de seu conteúdo, ampliando os horizontes da análise apresentada. As informações prestadas não revelam o significado real dos eventos registrados, mas nos permitem elaborar uma reconstrução do passado tratado.

A memória, apesar de seu caráter revelador, possui a sua limitação, ou seja, ela é frágil, assim como a escrita, o que nos estimula a explorá-la como uma forma de compreensão do que parecia limitado. Através da consulta a agentes antes não considerados, a lembrança que poderia ser classificada como insignificante adquire um valor especial, pois traz ao cenário a lembrança dos excluídos ou de temas que poderiam passar como fugidios. O passado se conserva não de forma homogênea, seja através da memória hábito ou por lembranças independentes de qualquer hábito, pois afinal somos todos ligados à força da memória, em diferentes momentos de nossa existência.

Para perceber o significado da ferrovia na visão popular a princípio parece que a associação estabelecida entre o público e o privado nos remeteria ao reconhecimento, pelos depoentes consultados, do valor das lideranças políticas como o agente articulador do benefício inovador implantado. Entretanto, os narradores se concentram em destacar o significado da inovação registrada com a implantação do transporte ferroviário, revelando o seu alcance como uma quebra das barreiras existentes do isolamento dos diversos núcleos, que formavam a rede urbana no percurso Fortaleza – Crato, sem se ater à ação de determinados agentes políticos como os principais responsáveis pela melhoria surgida. Desse modo, a dimensão da dinâmica trazida pelo trem teria ocorrido como um processo natural, regenerador das barreiras impostas aos habitantes das cidades interioranas.

Entretanto, conforme destacamos anteriormente, apesar da idéia de implantação da ferrovia ter partido da ação de empresários cearenses, o impulso decisivo deveu-se à ação do Governo Imperial, com o objetivo de prestar assistência aos atingidos pelas secas. Mas os relatos apresentados se concentram mais na representação que elas deixam transparecer do que no simples ação de uma elite, voltada aos benefícios da coletividade.

Seguindo o roteiro da ferrovia, no sentido norte – sul, as cidades por ela beneficiadas se destacavam na rede urbana interiorana, apesar de cada uma delas manter o seu perfil peculiar de acordo com a sua própria história. Na

rota do percurso seguido, Baturité, Quixadá, Quixeramobim, Senador Pompeu, Iguatu, Cedro, Crato e Juazeiro do Norte figuravam como centros polarizadores. Entretanto, excluindo a situação usufruída pelas cidades de maior destaque, como Juazeiro, Crato ou mesmo Iguatu, que desfrutava do privilégio de pólo dinâmico na região centro-sul do Estado, outras cidades ficaram marcadas pela presença da ferrovia.

Se Quixadá ou Quixeramobim pouco sofreram com o declínio da rede ferroviária, uma vez que foram cidades beneficiadas com a rodovia do algodão, outras foram mais atingidas na sua história com a extinção do movimento ferroviário. Refiro-me especialmente a Senador Pompeu e Cedro. A primeira em virtude de durante um certo tempo ocupar a função de ponto de pernoite do trem, de onde partiam os “mistos”, caminhões com pequenas carrocerias e divididos, na parte da frente, por três longos bancos, destinados aos passageiros. A parte superior da boléia era reservada ao transporte de malas ou embalagens de mercadorias de menor porte. Dessas cidades partiam dois mistos: um com destino a Solonópole e outro, num percurso mais longo, em direção a Tauá, atendendo também a cidade de Mombaça. Segundo o Sr. Edgard Moreira de Sousa, *“Senador foi o coração do Ceará. Milhã, Solonópole, Iguatu, Crateús, Independência, Tauá, tudo fazia comércio, depois que surgiu o trem e Senador crescia.”*³

Quanto a Cedro, a situação desfrutada decorria de uma configuração mais peculiar: a sua localização geográfica, na região centro sul do Ceará, onde havia a bifurcação da ferrovia. Um ramal se dirigia ao interior paraibano, pois chegava até a cidade de Sousa e o outro dava continuidade ao roteiro que ligava Fortaleza à rede urbana do sul do Estado, na região do Cariri. A instalação das oficinas de manutenção e reparo das máquinas e vagões atraiu um número considerável de funcionários e pessoas envolvidas com o transporte ferroviário, fortalecendo o papel desfrutado pela cidade no cenário interiorano.

Pelo depoimento de funcionários ou mesmo de pessoas não ligadas ao setor ferroviário, percebe-se a dimensão da ferrovia no cenário local: *“...Cedro era uma das maiores oficinas da região centro-sul. Por bem dizer, a da região sul, a maior oficina, de pois de Fortaleza, era do Cedro.”*⁴

³ Entrevista realizada em 20 set. 2002.

⁴ Entrevista com o Sr. Morenir Lopes Bezerra, realizada em 31 ago. 2002.

Se excluirmos os nomes das cidades referenciadas no decorrer das entrevistas, os relatos apresentados, apesar de apresentarem referências a espaços sociais específicos, apresentam traços comuns, reveladores dos benefícios proporcionados pelo trem aos usuários atendidos em diferentes localidades. As paisagens observadas, o cenário interno dos trens, com as múltiplas

manifestações das pessoas envolvidas, os serviços prestados pelos funcionários e a interação entre passageiros e os vendedores de guloseimas nas diferentes estações lhes dão um teor especial às experiências vivenciadas. Desse modo, o que parecia inexpressivo adquire um significado especial, revelador de aspectos definidores das experiências vividas.

A idéia de um possível conforto, proporcionado pelo transporte ferroviário, se esvai ante a força do que é lembrado nos relatos apresentados: o bem estar usufruído pelos usuários, a sociabilidade sentida pelos que participavam de uma experiência mais socialmente democrática.

Se fôssemos estabelecer uma comparação entre as modalidades de transporte hoje existentes e as condições presentes no setor ferroviário, de imediato as diferenciações seriam reveladas, pois a singeleza do material empregado no acabamento de um trem nada de especial ofertava aos passageiros. Mesmo nos vagões de primeira classe a diferença das cadeiras que acomodavam os passageiros, em relação às disponíveis nos de segunda classe não apresentava diferenças radicais.

Um assento coberto com material plastificado, de cor marron claro, com as bordas envoltas em ferro de cor metálica e a possibilidade de mudar a posição das cadeiras, passando de uma seqüência disposta através de uma fila para uma posição frente à frente das cadeiras, poucas eram as diferenças que se faziam presentes. As janelas disponíveis nos vagões de primeira classe eram beneficiadas com uma dupla constituição: a primeira opção era fechar a janela de madeira, para evitar o incômodo provocado pelos raios solares e a outra seria usar a janela de vidro, que não impedia o passageiro de acompanhar a paisagem. Para o Senhor José Nobre Câmara, “... as poltronas da primeira classe tinham um alcochoado de couro, tipo algodão coberto, na segunda era de madeira.”⁵

A iluminação permanecia fraca no interior dos vagões, com no máximo três focos de luz em cada um deles e quando a viagem se prolongava no período noturno, as luzes que pareciam mais fortes eram apagadas, restando apenas fracas luzes para evitar uma escuridão total.

Em relação aos vagões de segunda classe, além das cadeiras em madeira, sem nenhuma cobertura, as janelas corrediças também de madeira e o desgaste, presente na maioria do material componente do mesmo, revelavam a diferença entre as duas opções ofertadas aos usuários do transporte ferroviário. Além disso, a posição dos carros de segunda classe variava, de acordo com o tipo de locomotiva usada. Quando do uso da “Maria Fumaça”,

⁵Entrevista realizada em 20 set, 2002,

os carros de segunda eram colocados próximos à locomotiva, pois a fumaça lançada se espalhava pelos vagões mais próximos, causando incômodo aos seus passageiros. Os de primeira classe ficavam após o carro restaurante, que servia de marco divisório entre as duas classes disponíveis. Atrelado à locomotiva, seguia o vagão destinado ao transporte das bagagens.

Em cada uma das estações do percurso, além dos passageiros ou dos que aguardavam alguém e da maioria das pessoas que se movimentavam em torno do trem, destacavam-se os vendedores de alimentos, em suas variadas modalidades, muitas vezes definidos através do prato feito ou da cestinha de frutas ofertadas. De um modo geral, os pratos feitos eram compostos em sua maioria com arroz e feijão, complementados com porções de galinha ou carne, sendo rara a presença do peixe.

Cocadas, barras de doces, pirulitos e água ofertada em “quartinhas” e copos de alumínio, além dos cafés servidos em xícaras de médio porte complementavam as iguarias disponíveis. A definição mais clara da região percorrida, apresentada nas frutas ofertadas pelos vendedores limitava-se sobretudo à região serrana de Baturité, onde mangas, tangerinas, uvas, bananas maduras ou bananas secas atraíam a atenção dos passageiros vindos do alto sertão, onde a oferta de tais frutas rareava. Entretanto, as modalidades para ofertar tais frutas revelavam a esperteza dos vendedores, que em geral saíam ganhando ante a lei da oferta e da procura, pois costumavam dar saliência ao fundo das pequenas cestas, no sentido de dentro para fora, o que diminuía o espaço reservado à colocação das frutas.

Mesmo considerando as ofertas apresentadas na maioria das estações presentes no roteiro da viagem, além da opção das refeições ofertadas no carro restaurante, era comum por ser mais econômico o transporte de refeições preparadas em casa. Em sua maioria, o prato predileto dos que as conduziam era o de farofa de galinha, transportada em latas de biscoito de tamanho médio, que facilitam a conservação e a sua condução.

O ponto comum nos alimentos ofertados era a prevalência das comidas típicas da região interiorana, afinal a marca da americanização ainda não se firmara, pois a geração “shopping center” constituía algo distante do cotidiano regional. A variação das opções ofertadas se fazia sentir por ocasião do inverno, quando o milho verde, cozido ou assado, as pamonhas ou as porções de canjica enriqueciam a tradicional oferta disponível. A venda de refrigerantes se limitava à oferta do carro restaurante, onde o guaraná, mais do que a coca cola, atraía a atenção da garotada, que tinha a possibilidade de comprar o refrigerante desejado.

Além do maquinista e de seu auxiliar imediato, destacava-se no cotidiano dos serviços prestados no interior dos trens o funcionário do carro restaurante, que percorria os vagões de primeira classe, vendendo além dos refrigerantes, os pratos feitos reservados aos almoços ou uma outra guloseima, sem muitas opções aos passageiros.

A presença de vendedores de jornais, revistas ou mesmo discos se voltava mais ao atendimento das cidades interioranas do que aos passageiros no decorrer da viagem. Da mesma forma os vendedores de jóias, que iam atender as suas procuras sobretudo em Juazeiro, utilizavam o trem como meio de distribuição dos produtos de cuja venda eles tiravam o seu sustento. Se passavam despercebidos no decorrer da viagem, geralmente eram aguardados por uma freguesia certa nas cidades a que se destinavam. Afinal, além dos passageiros esperados, o trem trazia as novidades que atendiam um mercado ainda pouco exigente, mas dependente do transporte ferroviário para satisfazer o atendimento das necessidades básicas dos habitantes interioranos.

Por isso, o trem servia de elo de ligação entre as cidades que se situavam em pontos distantes do interior e da capital, afinal era o meio mais seguro e constante de aproximar o que antes parecia impossível.

As estações, espalhadas ao longo do roteiro da ferrovia, possuíam traços comuns em sua arquitetura. Eram geralmente divididas, na parte central, por um alpendre dispondo de alguns bancos, onde os passageiros costumavam sentar à espera do horário de partida e onde havia uma pequena janela, que servia de ponto de venda das passagens. Na lateral, ficava o depósito destinado à guarda de mercadorias despachadas, que eram transportadas no vagão destinado às cargas de maior porte.

Em geral, na mesma sala onde eram vendidas as passagens, situava-se o espaço reservado à gerência. Ser gerente, cargo geralmente denominado agente ferroviário, numa cidade do interior representava ocupar uma função almejada, em virtude da estabilidade funcional de que gozava, além de outros benefícios, como o direito de residir em uma casa grande, geralmente situada ao lado da estação, que dispunha de alpendre e várias janelas. Em geral, as cores das portas e das janelas, marrom, e mesmo das paredes, amarelo claro, eram idênticas às usadas nas estações.

Trabalhar na ferrovia, para o Sr. Morenir Lopes Beserra, era “*Ser funcionário de uma ferrovia constituía um privilégio ante o limitado mercado de trabalho da época. Por ser um emprego federal, tinha toda a segurança, todos os direitos*

adquiridos. Tinha direito a tudo, então tenho muita honra em dizer que fui ferroviário e continuo, aqui, zelando pelo patrimônio que está sendo extinto, mas nós estamos zelando pelo que ela deixou. Então pra nós isso aqui é motivo de muita honra, principalmente para mim, que me sinto feliz de tá dando essa entrevista para o senhor do meu trabalho, que eu consegui através da RFFESA⁶.

Havia outras funções ocupadas por funcionários da ferrovia, mas o seu número em geral era diminuto, salvo em estações onde havia oficinas, como a que se situava em Cedro. Além dos auxiliares nos serviços prestados no próprio prédio da estação, outras funções eram exercidas como as atividades de manutenção da própria linha ferroviária.

Várias são as recordações que expressam o significado da ferrovia no cotidiano da população interiorana, sempre evocando benefícios trazidos, seja no sentido pessoal ou comunitário, demonstrando o peso da estrada de ferro na dinamização das atividades comerciais a nível regional. Se a ferrovia se afigurava como símbolo de um almejado crescimento como explicar o seu declínio? A exclusão do trem como meio de transporte se concretizou após os anos sessenta. A princípio, foram extintos os fluxos que atendiam os ramais e à medida que as rodovias tornavam mais próximas as cidades, os horários dos trens foram sendo alterados até chegarem ao seu final.

Por que o regime militar não se posicionou favorável à manutenção das ferrovias? À primeira vista, é fácil atribuir o ponto final a esse meio de transporte a uma ordem do dia. Entretanto, o passo inicial fora dado desde o governo Juscelino Kubitschek, ao priorizar a abertura de rodovias como uma exigência lógica da expansão do setor industrial, onde o capital estrangeiro se destacava na indústria automobilística.

O trem ficou à margem dos novos rumos traçados no setor de transporte. E como a população interiorana explicava tal mudança? Claro que, de acordo com as entrevistas realizadas, a responsabilidade não foi atribuída ao Presidente Juscelino, afinal a propaganda transmitida, que o definia como símbolo das mudanças almejadas, se sobrepunha aos indícios das experiências vividas. E a quem caberia a culpa por menosprezar a ferrovia como uma opção de transporte, capaz de atender a uma expansão industrial e garantir os benefícios usufruídos pela população? Na visão popular, a omissão era fruto da ação política, sempre voltada a interesses particulares, esquecendo o sentido coletivo a ser considerado. Não é indicado o nome do governo responsável pela perda sofrida pela população interiorana, com a exclusão

⁶ Entrevista com o Sr. Moreni Lopes Bezerra, realizada em 31.08.2002.

do trem como meio de transporte, mas recorrendo ao uso da generalização, tão comum na linguagem popular, é o esquecimento das necessidades básicas da população, pelas autoridades constituídas, que responde à indagação apresentada.

ABSTRACT: Railroads stand to the countryside population symbol of progress and fulfillment of their needs. The railroads service evokes a democratization of the transports, even being noticeably uncomfortable to the population. The explanation for its decline leads to the belief that the government has little interest in answering population's claims, but this hypothesis must be better studied

Key-Words:

Popular Discourse;
Railroad and Public
Politics.

Bibliografia

BOSI, Ecléa. Memória e Sociedade: lembranças de velhos. 3ª Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BOM MEIHY, José Carlos Sebe. Manual de História Oral. 3ª Ed. São Paulo: edições Loyola, 2000.

DE DECCA, Edgar Salvadori e LEMAIRE, Lia. Pelas Margens: outros caminhos da história e da literatura. Campinas, Porto Alegre: Ed. da UNICAMP, Ed. da UFRGS, 2000.

FERREIRA, Marieta de Moraes; FERNENDES, Tânia Maria e ALBERTI, Verena(orgs). História Oral: desafios para o século XXI. Rio de Janeiro: editora Fiocruz/Casa Oswaldo Cruz/CPDOC- Fundação Getúlio Vargas, 2000.

LE GOFF, Jacques. História e Memória. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

MONTENEGRO, Antonio Torres. História Oral e memória: a cultura popular revisitada. São Paulo: Contexto, 1991.