

Os caminhos de ferro: moda, comunicação e cultura

Helmara Giccelli Formiga Wanderley*

The ways of the iron: fashion, communication and leisure in pombal

ABSTRACT

This work has as aim to show some changes of sensitivity and subjectivity occurred in Pombal since the arrival of the train of iron, what happened in the modernization context of town. In this meaning, analyse the impact of this material conquest about fashion, the easing in the communications and too the new practices daily of entertainment and leisure occurred between 1932 and 1959 years. Theoretically make use of the modernity concepts of Gervásio Aranha historian. Bresciani's sensitivity. Certau's use and inventions; Of leisure and entertainment and Daniel Roche's material culture. Such as methodology use the bibliography existence. The documents said officer. The iconography, so as the women and men memories who lived that years.

1932, inauguração das linhas férreas e chegada da primeira locomotiva à Pombal, o que prometia “abrir suas portas para o mundo”¹. A cidade estava muito movimentada naquela segunda-feira, 24 de outubro, afinal, tratava-se da mais importante conquista material realizada após a instalação da usina de luz. O número de pessoas nas ruas era grande já que segundo alguns dos nossos colaboradores, os moradores da zona rural também deslocaram-se até a cidade a fim de prestigiar o evento². Muitos deviam estar extraordinariamente elegantes à espera do momento em que “a máquina que quase ninguém sabia o que era, iria aparecer na curva do ‘Rói Couro’, linda e veloz” (ALMEIDA, 2009B).

Durante semanas não se falou em outra coisa em Pombal. Isso porque no período por nós estudado ainda predominava aquela “mística ferroviária”, que Gervácio Batista Aranha afirma ter-se proliferado entre os anos de 1880 e 1925, mística esta descrita por ele como “uma crença no papel redentor dessas varas de condão chamadas trilhos”. Em face de tal crença, não foram poucos os discursos que surgiram em defesa das benesses que o trem promovia aos lugares onde ia chegando. Assim, nos dias que antecederam a chegada da locomotiva àquela urbe, era possível encontrar as pessoas em frente à bodega de seu Josafá

¹ Para Gervácio Batista Aranha, os trens e as estações eram “espécies de portas abertas para o mundo”, pois segundo este autor, os trens “tornaram-se canais por meio dos quais essas estações se constituem enquanto espaços de intensa sociabilidade, convergindo para elas praticamente todos os interesses da coletividade em seus laços com o mundo exterior, sejam econômicos, políticos, afetivos” (ARANHA, 2005, p. 88).

² Informação prestada pelo Sr. João Pereira Sobrinho, em entrevista concedida a Sra. Maria das Graças Farias Formiga Wanderley em 26.01.2009 e transcrita por Helmara Giccelli Formiga Wanderley. Depoimentos parecidos também nos foram prestados pelo Sr. Pedro Fernandes de Almeida e pelas Sras. Francisca Trigueiro Tôrres e Benta Carneiro dos Santos.

falando sobre a máquina que se arrasta sobre trilhos. As pessoas diziam, lembrou-se o Sr. Pedro Fernandes de Almeida: “o trem é uma coisa muito moderna, muito boa. É o progresso! Aonde o trem vai chegando, as coisas vão melhorando” (ALMEIDA, 2009B).

Os discursos pronunciados por políticos, clérigos, juristas e pela elite local eram concebidos enquanto única verdade possível. Em face disso é que foram criados discursos interessados e controladores sobre as transformações materiais pelas quais Pombal estava passando.

Dessa maneira, a produção de discursos como aquele rememorado pelo Sr. Pedro Fernandes de Almeida, vem evidenciar o domínio exercido por alguns grupos sociais daquela cidade, mas também a recepção, assimilação, reprodução, apropriação e difusão de uma vontade de verdade, por homens e mulheres dos escalões menos favorecidos, em face do que, o trem foi considerado, por alguns dos seus antigos moradores, o canal através do qual Pombal atingiria um nível de progresso compatível com a altura do seu nível de desenvolvimento³; para outros, contudo, aquela máquina

só servia para fazer fumaça, tanto que Luis Gonzaga fez uns versos aí que dizia assim: “comendo lenha e soltando brasa, tanto queima como atrasa”⁴., porque só fazia soltar fumaça mesmo (PEREIRA SOBRINHO, 2009).

As primeiras locomotivas a chegarem a Pombal eram as famosas Maria Fumaça, sendo a maioria delas direcionadas especialmente ao transporte de cargas. Alimentadas a lenha e água, elas soltavam em todo o percurso, uma fumaça negra, que certamente quebrava o encanto que muitos haviam criado em torno daquela “maravilha da técnica moderna”. Mas naquela época, não havia discursos sobre impactos ambientais, isto era coisa que sequer se pensava naqueles anos. O desencanto era somente uma questão de estética. Imperceptível à maioria das nossas testemunhas, que certamente estavam deslumbradas com as benesses trazidas pelas “pequenas, desacunhadas⁵ e feiasas” Maria Fumaça.

Outro aspecto negativo que ficou implícito nos depoimentos dos nossos colaboradores e que fica bem evidenciado na fala do Sr. João Pereira Sobrinho, diz respeito aos constantes atrasos. Inclusive, lembra este rememorador: “no dia da inauguração o trem era para passar logo cedo, mas atrasou demais! E ninguém reclamou não.” (PEREIRA SOBRINHO, 2009).

³ Sobre isto ver: SOUSA, Antônio José de. **Apanhados Históricos Geográficos e Genealógicos do Grande Pombal**. Pombal: Gráfica Comercial Ltda., 1971, p. 84. Para este autor Pombal gozava já nos anos de 1930 de um grande nível de desenvolvimento. Cada uma das novidades técnicas que eram introduzidas na cidade eram sentidas como sinais de que a urbe estava se modernizando, na realidade, o autor, chega mesmo a comparar Pombal com as modernas capitais européias.

⁴ Parte do refrão da música intitulada: De Teresina A São Luís de autoria de João do Vale e Luiz Gonzaga, s/d.

⁵ Segundo o Sr. João Pereira Sobrinho, o termo “desacunhada” significa, desajeitada, sem jeito.

O atraso não reclamado no dia inaugural, tornou-se prática comum. “Não havia um só dia em que ele não se demorasse”, lembrou a Sra. Zulmira Ferreira Viana (2008B).

Mas ao contrário do que se possa imaginar, aquela demora era “muito bem vinda” pelos jovens da cidade que fizeram daquele território um espaço para suas aventuras amorosas, assim, quanto mais longa a espera, maiores eram as oportunidades de conseguir um namorado ali na estação. Isso porque, quando o trem chegava, as moças tinham que voltar para casa. Sempre muito depressa para não serem apanhadas de surpresa por um conhecido da família.

Ainda que o Sr. João Pereira Sobrinho nos aponte alguns aspectos negativos que acompanharam a implantação do sistema ferroviário nacional, o trem era quase sempre, mesmo em face de sua precariedade, considerado uma tecnologia moderna. E de fato era, pois em Pombal quase todo o transporte, tanto o de carga quanto o de passageiros, era feito por tração animal. Desse modo, discursos em defesa das melhorias que o trem traria à Pombal e contrários àquele citado pelo Sr. João Pereira Sobrinho foram freqüente nas memórias por nós inventariadas.

Todo mundo dizia que quando o trem chegasse [à Pombal], as coisas iam melhorar pra todo mundo. Porque o trem é (sic) o que existia de mais moderno, mais sofisticado. O trem só ia trazer benéfico para Pombal. As coisas iam ficar melhor (sic). E ficou! (SANTOS, 2004).

É certo que houve melhorias significativas, na realidade, a inauguração da ferrovia promoveu mudanças expressivas no cotidiano dos habitantes daquela urbe. E não poderia ter sido diferente, o trem veio imprimir ritmo à cidade, gerar empregos, desenvolver a economia do município, agilizar o sistema de informação, promover encontros e até desencontros.

O trem não era uma “coisa banal”⁶, de forma que o seu ineditismo provocou, entre os pombalenses, o surgimento de novas sensibilidades. Isso porque onde quer que ele chegasse, lembra Gervácio Batista Aranha⁷, “havia sempre uma movimentação econômica muito grande sem contar nas mudanças comportamentais e culturais que a chegada da novidade promovia no cotidiano da população”(ARANHA, 2007).

Naquela manhã encontravam-se em frente à Casa de Turma⁸, pessoas dos diversos segmentos sócio-econômicos. Além do prefeito municipal, Dr. Janduhy Vieira Carneiro, do

⁶ Sobre o conceito de coisas banais ver: ROCHE, Daniel. História das coisas banais: nascimento do consumo nas sociedades do século XVIII ao XIX; RJ: Rocco, 2000.

⁷ Campina Grande, Estações Ferroviárias do Estado da Paraíba. In. **Estações ferroviárias do Brasil**. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/campina.htm>, acessado em 06.02.2009.

⁸ De acordo com o Sr. João Pereira Sobrinho, Casa de Turma era o prédio construído ao longo da estrada de ferro para alojamento dos homens que trabalhavam na construção das ferrovias e das estações. De acordo com este Sr. a cada 5 Km foi construído uma casa como esta. Em Pombal, a Casa de Turma foi usada como ponto

pároco local, Monsenhor Valeriano Pereira, que iria abençoar a máquina e a estação, toda, ou quase toda a elite econômica da cidade estava lá a desfilar com seus trajes alinhados, que seguiam a moda importada da capital pernambucana, do Rio de Janeiro e até mesmo de “Paris, capital do último figurino” (ARANHA, 2005).

Sobre a moda e suas variações em Pombal naqueles anos, a Sra. Miriam de Castro, nos contou que desde o começo:

A moda foi influenciada pelas idéias que vinham de fora. Vinha uma pessoa que tinha viajado para Recife, Fortaleza... João Pessoa e até para Paris, aí dizia assim: a moda é [vestido] corpo princesa! Ai era tudo corpo princesa. Milindrosa! Godê duplo! ou... triplo, aí Tam⁹ fazia. E tinha também as revistas de moda. Os próprios comerciantes, os vendedores de tecidos... eles traziam as revistas e quando não traziam, eles davam as dicas: chapéu pequeno, de veludo... (CASTRO, 2009).

E acrescenta: “o povo daqui sempre foi muito vaidoso, dizia assim: Paris dita [a moda] e Pombal lança!¹⁰ Porque Pombal estava no nível da moda de todo canto (CASTRO, 2009).

Paris dita, Pombal lança!

Os pombalenses não poderiam ter escolhido frase melhor para expressar seu desejo de estar “no nível da moda” ou das transformações modernizantes que ocorriam na capital francesa. O relato de memória da Sra. Miriam de Castro vem reforçar esse desejo de modernidade que o pombalense dos anos por nós estudados tentou alçar, fosse por meio de discursos que adquiriram status de verdade, fosse através da introdução de equipamento ou de um mobiliário urbano novo, compatível com as necessidades da vida moderna.

Mesmo que alguns depoimentos nos digam que Pombal, ou melhor, seus habitantes seguiam as indicações da moda européia, é preciso relativizar esses discursos, especialmente quando tratamos dos anos anteriores à chegada do trem àquela cidade, isso porque, apesar do desejo dos pombalenses de imprimir ritmo a urbe a partir dos contatos externos, fosse com os vizinhos cearenses ou pernambucanos ou talvez com os moradores das cidades paraibanas que tinha uma praça comercial mais desenvolvida, as informações sobre o que acontecia no mundo chegavam com dias, até meses de atraso, contudo, apesar disso, provocavam grande impacto sobre a vida cotidiana daquela urbe.

de parada do trem até o final dos anos 30 acredita o rememorador, quando foi então demolida e em seu lugar ergueram a atual Estação. Por sua função como ponto de apoio para os trens e passageiros durante os anos 30 a Casa de Turma é sempre chamada por nossos rememoradores de Estação e de fato foi essa sua função durante os anos que precederam a construção do atual prédio.

⁹ Muitos dos antigos moradores de Pombal se referiram a Sra. Auta de Sousa, costureira, por seu apelido “Tam” ou “Tanzinha”.

¹⁰ Frase também proferida pela senhora Socorro CARNEIRO em entrevista concedida a Maria das Graças Farias Formiga Wanderley em 11. 01. 2009 e transcrita por Helmara Giccelli Formiga Wanderley.

Ora, se as informações demoravam-se a chegar à Pombal, como afirmar que a moda estava em sintonia com o que acontecia no mundo?

Embora a moda se caracterize por suas variações, o que acontecia de forma cada vez mais acelerada, em função das necessidades do mundo capitalista, não havia aqui no Brasil, o ritmo característico das capitais européias, de forma que mesmo demorando-se a chegar àquela urbe, que se situa no Alto Sertão do Estado, onde os caminhos de ferro ainda não haviam sido traçados, seus habitantes podiam ainda rejubilar-se por usar roupas da última moda¹¹. Roupas estas que eram exibidas, especialmente em ocasiões festivas, tais como: a Festa do Rosário, o 1º de Maio, a festa de Natal e Ano Bom, ou em situações excepcionais, como a inauguração da ferrovia.

A propósito, ainda que a festa oficial de inauguração tivesse sido cancelada, havia um clima de muita euforia na cidade. Naquela segunda-feira, nos contou a Sra. Maria do Bom Sucesso Medeiros da Nóbrega, era aquele frevo na cidade:

Todo mundo estava feliz. Logo, era uma novidade, uma coisa nova. Ninguém nunca tinha visto um trem... e todo mundo queria ver. Ai era o povo todo pronto com roupa da moda para esperar o trem que era uma Maria Fumaça. As moças num chiquê só. Tinha até vestidos de seda! Foi muito festejada a chegada do trem. (NÓBREGA, 2009).

Os motivos para que o “ato oficial” de inauguração dos trilhos não tenham ocorrido à contento não foram citados por nossas testemunhas. Na realidade, sobre aquele ato solene que acabou não acontecendo¹², somente o Sr. João Pereira Sobrinho nos disse que:

festa, festa mesmo? De verdade? Não houve não. Mas o povo achou bom demais a chegada do trem aqui. Foi todo mundo pra frente da Casa de Turma. Era aquele movimento... o povo todo na rua festejando a chegada do trem (PEREIRA SOBRINHO, 2009).

Apesar de afirmar que a “festa de inauguração”, a verdadeira, não aconteceu, o Sr. João Pereira Sobrinho não explicou os motivos que provocaram a suspensão dos festejos que celebrariam a passagem do trem por Pombal.

A nossa hipótese é de que os motivos para o cancelamento da festa ou do “ato oficial” estavam ligados a questões de ordem política, uma vez que o prefeito de Pombal tinha muitos atritos com o grupo de oposição.

¹¹ De acordo com Daniel Roche a vestimenta tem a função de comunicação entre o indivíduo e a comunidade, indicando o sexo, a idade, uma profissão etc. (2000, p. 258). Para este autor, “a função do vestuário respondia a codificações que evitavam a arbitrariedade dos sinais, que ensinavam e informavam segundo as situações e os interesses, que impunham deveres, mas sem determinismo absoluto, pois, às vezes, usurpações de sinais confundiam as respostas às perguntas que podiam aparecer”(ROCHE, 2000, p 259).

¹² Em seu livro **Apanhados Históricos Geográficos e Genealógicos do Grande Pombal**, Antonio José de Sousa, fala rapidamente no fracasso da festa de inauguração. Supostamente, o autor estava falando do ato oficial de inauguração da estação.

De acordo com o escritor Antonio José de Sousa, que também era adversário político do dirigente local,

Não primou o Dr. Janduhy Vieira Carneiro, no seu período de 4 anos e meses de administração por uma política de paz e de grandes iniciativas administrativas. Houve pressão contra os adversários” (SOUSA, 1971, p.82).

É preciso aqui certo cuidado/ cautela, pois conforme alguns dos nossos colaboradores o quadro político daquela urbe “sempre foi muito agitado. Era ataque de um lado e do outro também!” (TÔRRES, 2004). Apesar de ter nos contado sobre os enfrentamentos políticos, a Sra. Francisca Trigueiro Tôrres recusou-se a citar nomes e detalhes, disse-nos somente: “esqueci, não lembro de jeito nenhum!”(TÔRRES, 2004). Também afirmou não lembrar dos atritos políticos ocorridos em Pombal naquele ano a Sra. Maria do Bom Sucesso Medeiros da Nóbrega.

Os não-ditos são certamente expressões de medo. Medo alimentado pela violência que marcou o cenário político naquela cidade. A trajetória política de Pombal caracteriza-se por mandonismo e excessos por parte de seus chefes políticos, que esquecendo-se de primar pelo bem comum, lutavam por seus interesses particulares, não importando-se com os prejuízos que causavam à cidade. Na realidade, predominou até bem pouco tempo, a política do “toma lá, dá cá”¹³.

Surras, tocaias e até mortes eram práticas comuns naquela cidade, o que espalhava temor entre seus habitantes. “Aqui em Pombal é na base do ‘favor’ e que não for daquele partido, quem não votar naquela pessoa, ta (sic) lascado! Até hoje é assim” (2008)¹⁴. Desse modo, o receio de falar sobre a situação política nos anos por nós estudados, é explicado especialmente pela projeção que as famílias Queiroga, Pereira e Carneiro adquiriram nas esferas estadual e federal¹⁵.

Em face do exposto, cabe-nos apenas advertir o leitor que não temos certeza se foram as acirradas disputas políticas que acabaram provocando o cancelamento da festa, ou, do ato oficial de inauguração da Rede Ferroviária Cearense em Pombal. Contudo, sem dúvida alguma, as arengas políticas concorreram em parte para o atraso na chegada daquele benefício à cidade. Ora, Cajazeiras já contava com o serviço ferroviário desde 1923, Sousa

¹³ Dito popular utilizado por Gervácio Batista Aranha para se referir a política de favores conhecida como coronelismo (2007).

¹⁴ O depoente por medo de perseguição contra sua pessoa e contra os seus familiares pediu para não ser identificado.

¹⁵ É importante frisar que em face dos desmandos, das intrigas, dos interesses que estavam em jogo na arena política, políticos de oposição em determinados pleitos, tornavam-se aliados em outros. Contudo, o que caracterizou o cenário político em Pombal foram as disputas entre os três chefes políticos, todos eles interessados em conquistas particulares.

passou a ser contemplada com a passagem da Maria Fumaça em 1926, e só seis anos depois foi que Pombal passou a ser beneficiada com os “trilhos do progresso”.

A questão parece-nos complexa, pois de acordo com o historiador Gervácio Batista Aranha, havia por trás das concessões ferroviárias muitos interesses particulares e/ou classistas (ARANHA, 2006, p.131), interesses principalmente de ordem política e econômica.

A concessão de uma obra de grande porte interessava a muita gente, afinal, sendo a obra concluída, ela tornava-se não só um monumento, mas também memória. Memória que seria presentificada sempre que necessário. Assim é que depois de 26 anos em um Manifesto dirigido ao povo pombalense, se escreveu:

Um homem público vale pelo que faz” pelo seu caráter; por sua bondade e honestidade, quer no manejo dos dinheiros públicos, quer nos seus compromissos para com o povo e para com a Nação (apud. SOUSA, 1971, p. 105).

E continua:

Em Pombal para as eleições do próximo dia 3 de outubro são:
Para Senador, o Ministro JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA, um nome bastante conhecido pelo eleitorado pombalense, principalmente como O GRANDE MINISTRO DA VIAÇÃO DE 1932; como um dos maiores benfeitores do Nordeste de todos os tempos (apud. SOUSA, 1971, p. 105).

Mas em 1932, antecipando-se em três anos, os partidários de Sá Cavalcante utilizaram-se do mesmo recurso para garantir sua vitória nas urnas. Entretanto, o ato memorável deste prefeito foi a construção da usina de luz na cidade em 1927. Em virtude do que ficou na história como “o melhor prefeito de Pombal de todos os tempos”(SOUSA, 1971, p.77)¹⁶.

Além dos benefícios políticos que se esperava colher de imediato, ou a longo prazo, a implantação dos trilhos também vinha facilitar o escoamento de produtos agrícolas: “com o trem o agricultor não perdia nada, não se estruía (sic) nada! era plantando e vendendo, o pobre era só quem ganhava... porque vendia seu produto, né?” (FERREIRA NÓBREGA, 2009). Claro que não era só o pobre que ganhava, na realidade, o pobre também ganhava com a passagem do trem por Pombal, todavia, eram os homens da elite os maiores beneficiados com aquela aquisição.

Mesmo tendo sua espera se estendido por longos seis anos, e apesar da festa oficial ter sido suspensa, isso não diminuiu o desejo de adquirir aquele benefício, tampouco a demora

¹⁶ Ver também, Manifesto político de 1932. In. SOUSA, Antônio José de. **Apanhados Históricos Geográficos e Genealógicos do Grande Pombal**. Pombal: Gráfica Comercial Ltda., 1971, p. 88-90.

apagou o brilhantismo da festa, que foi uma das maiores celebrações que já houve em Pombal¹⁷.

Desta forma, tratando-se de uma conquista material que prometia tantas melhorias, certamente havia uma grande mobilização popular em torno daquele acontecimento.

Além dos esnobes sociais que se vestiam elegantemente, havia naquele lugar espectadores pertencentes aos estratos sociais mais baixos que também se vestiam com graça e distinção, conforme rememorou a Sra. Maria Dorotéia da Conceição:

Todo mundo foi olhar a chegada da Máquina Vermelha, ou melhor, da Maria Fumaça! Todo mundo queria ver o trem, né? Ai era uma festa! Ninguém ia deixar de ir não, né? Era um luxo, todo mundo muito pronto. Rico, pobre... todo mundo queria estar na moda. Ainda mais num acontecimento daquele. Tinha muita moça pobre, muito rapaz que usava as roupas muito parecidas com as dos ricos (CONCEIÇÃO, 2008)¹⁸.

O advento do trem a Pombal provocou um verdadeiro frenesi em seus habitantes. Naquela manhã, 24 de outubro, a espera havia começado desde muito cedo, pois ainda que houvesse uma previsão para que sua passagem por Pombal fosse pela manhã, por volta das oito horas, “ninguém ia arriscar perder aquele acontecimento” (VIANA, 2008B). Mas o trem demorou muito, demorou tanto, que as pessoas que estavam ali para prestigiar o evento, acabaram se distraíndo com outras práticas, tais como: conversar, namorar, brincar, comer etc.

Distraídos como estavam, os moradores daquela urbe ficaram assombrados quando ouviram o apito da Máquina. Imediatamente todos começaram a procurar um lugar ao longo dos trilhos. Rapidamente formou-se um verdadeiro corredor. Corredor esse que logo seria percorrido pelo “monstro de ferro”.

Ora, quando menos se esperou foi aquele barulho enorme. Parecia que o mundo vinha se acabando. Ai todo mundo ficou olhando para o lado ali do Rói (aponta). Ai lá vinha aquela máquina enorme: café-com-pão, café-com-pão, café-com-pão! era o barulho do trem. Ai quando chegou bem pertinho da estação... ainda apitou de novo: piii!!!!!!!!! O povo ficou todo admirado. Uns correram com medo! Também um bichão daquele tamanho, com um barulho daquele?! Ai foi aquela salva de palmas, os fogos truando (sic) e tudo mais. (ALMEIDA, 2009B).

Não é de estranhar que os habitantes daquela urbe, especialmente aqueles menos informados, tenham se comportado daquela maneira, afinal, tratava-se, como já falamos, de

¹⁷ Conforme depoimentos dos Srs. Pedro Fernandes de Almeida e João Pereira Sobrinho, das Sras. Maria Dorotéia da Conceição, Ivanil Salgado de Assis, Maria do Bom Sucesso Medeiros Nóbrega, Zulmira Ferreira Viana entre outras.

¹⁸ Ver Imagem 8 – página 84

uma aparelhagem moderna que era ainda desconhecida pela maioria dos habitantes de Pombal.

De fato, a maioria dos cidadãos de Pombal, nunca tinha visto um trem, nem mesmo em foto, isso porque revistas e jornais eram raridades nesta urbe, de forma que os poucos assinantes que havia, recusavam-se a emprestá-las, no máximo informavam verbalmente à população sobre os acontecimentos mais significativos ocorridos no mundo.

Se algumas das representações construídas sobre a chegada da primeira locomotiva nos dizem que o trem provocou espanto, estranhamento entre os moradores de Pombal, outras memórias, todavia, nos contam que para além da admiração, o advento do trem foi motivo de alegria e regozijo, afinal, os trilhos fizeram surgir novas oportunidades para os habitantes desta cidade.

Além dos benefícios sociais advindos com a passagem do trem, também houve grandes benefícios de ordem econômica. Ora, se no dia da inauguração algumas pessoas já obtiveram vantagens financeiras, nos dias, na realidade, nos anos que se seguiram à implantação dos “caminhos de ferro”, muitas foram as transformações econômicas ocorridas na urbe.

Como falamos anteriormente, em 1932, logo após a implantação da RFC¹⁹, foi inaugurada em Pombal a Indústria Brasil Oiticica S/A, pertencente ao grupo cearense de mesmo nome. O motivo da instalação desta indústria está ligado a dois fatores principais. Foi realizada uma pesquisa nos anos anteriores, e verificou-se que havia em Pombal as condições necessárias à instalação da indústria: fruto da oiticica em abundância, que fazia parte da flora nativa, além de mão-de-obra abundante e barata. O problema seria exatamente o transporte. Contudo, Pombal ficava a pouco menos de 60 km de Sousa, ponto terminal da RFC. Assim, interesses políticos atrelados aos ganhos econômicos concorreram para a instalação dos trilhos em Pombal, não fosse isso, seria inviável a instalação do grupo na referida cidade naquele ano de 1932. Deste modo, podemos dizer que os trilhos chegaram a Pombal de fato para promover o “progresso” econômico.

A partir da instalação da RFC e em seguida da BRASIL, como chamam popularmente os antigos moradores da cidade, uma grande quantidade de empregos diretos e indiretos surgiram na cidade. Assim, quem não conseguisse um ofício dentro da Indústria, podia trabalhar por conta própria ou prestando serviços a outras empresas. A imagem a seguir é

¹⁹ RFC ou Rede Ferroviária Cearense, também encontramos a sigla RVC, Rede Viária Cearense, para a mesma empresa.

uma entre as tantas outras possibilidades de representação do cotidiano de Pombal nos anos posteriores a instalação dos caminhos de ferro.

Com a chegada do trem, muitas práticas consideradas modernas surgiram em Pombal, contudo, os comportamentos dissonantes continuaram, ainda que contra a vontade dos idealizadores do progresso, freqüentes nas ruas da cidade. Novas técnicas eram sempre muito bem vindas, mas abandonar os instrumentos tradicionais era coisa que levava tempo. Assim, bicicletas, automóveis e trem conquistaram seu espaço na vida dos moradores daquela cidade. Contudo, não tiveram força suficiente para competir com os burros e cavalos que continuaram a circular na cidade, guiados por seus donos ou a deriva, talvez com maior freqüência, já que a cidade oferecia novos atrativos. Em face disso, foi criada uma lei municipal estabelecendo a construção de cercas e mata-burros nas proximidades da cidade e das estradas-carroçáveis. Assim, ficou estabelecido no artigo primeiro da lei Nº 6 de 16 de dezembro de 1947, que “os proprietários de terrenos cercados ficam obrigados a colocar ‘mata-burros’ nos cruzamentos das estradas com as respectivas cercas”. E a mesma lei no seu artigo segundo, dispõe sobre as cercas que “deverão conservar entre si a distância mínima de seis (6) metros, afim-de que permitam o cruzamento dos veículos que transitam em direção opostas” (LEI Nº 6, 16/12/ 1947).

Sem dúvida, o fluxo de automóveis nas ruas de Pombal havia aumentado muito naqueles anos, mas também o número de usuários dos transportes animais. E talvez não tenha sido a necessidade de evitar acidentes que levou a criação de leis como a mencionada anteriormente, mas o desejo de higienizar a cidade, afastando aquilo que era considerado “anti-moderno” do centro urbano.

Nesse sentido, os trilhos vieram também estabelecer alguns limites. Os limites entre a cidade virtuosa, ou que se pretendia virtuosa, e a cidade vício.

Fato é que desde o século XIX, ou talvez antes, a área de meretrício em Pombal se localizava naquelas imediações, provocando grande desconforto para algumas famílias daquela urbe. Algumas sim. Pois em nossos relatos de memória, a maioria dos moradores daquela área não mostraram incômodo em se avizinhar das belas dançarinas e meretrizes do Rói Couro, descritas quase sempre como discretas.

Para além do bem e do mal, a linha tornou-se uma fronteira entre o desejável e o (in)desejável.