

O TREM E A CIDADE: O DISCURSO DO PROGRESSO EM IPU (1890-1930)¹

Antonio Vitorino F. Filho².
Edvanir Maia da Silveira³.

RESUMO

Este trabalho aborda alguns aspectos importantes da relação existente entre a ferrovia e as “transformações” urbanas, sócio-econômicas e culturais ocorridas na cidade de Ipu entre 1894 até a década de 1930. Para a tessitura do trabalho utilizamos como fontes discursos oficiais, artigos e livros de cunho historiográfico e literário (poesias), almanaques, estatutos das associações ou agremiações elitistas, revistas e jornais. Buscamos analisar como a partir daquelas transformações operadas nas primeiras décadas do século XX em função, mesmo, da ferrovia, a elite local, ou os agentes do poder público, criaram representações que apontavam para o fato de que a cidade estava “civilizando-se”, “modernizando-se”.

Palavras-chave: ferrovia – cidade – progresso - discurso.

Introdução

O “Trem de ferro”, *“esse audacioso Prometeu que roubou ao céu a centelha creadora para inflamar e vivificar aquela estrutura pesada”*.⁴ É assim que se refere um membro da “elite” ipuense em 10 de outubro de 1894, quando da inauguração da Estação Ferroviária e da chegada do “monstro de ferro”⁵.

A associação entre a locomotiva e o Titã Prometeu não é gratuita. O trem, assim como aquele gigante em relação aos homens, permitiria a cidade atingir o progresso e a seu povo civilizar-se. O trem seria como que um Deus primitivo que traria ao Ipuense a centelha do fogo divino, roubado dos deuses do Olímpo. Se o fogo está relacionado à origem da metalurgia e ao trabalho e, por conseguinte, à vida civilizada, ele exerceria, em Ipu, no plano simbólico e, talvez “concreto”, esse mesmo papel, na medida em que ensinaria o trabalho ao ipuense e o permitiria explorar as riquezas naturais do município.

No dia em que inaugura-se a Estação do Ipú, vós, oh cidadãos ipuenses, deveis empenhar ao progresso a vossa atividade de tal sorte que, assim como a trompa de Hernani destinava-se a lembrança de um compromisso, o sibilo da locomotiva seja para vós um toque de alerta, que vos chame ao trabalho, ao trabalho. Ah-, mansos sons desferidos pela fatídica buzina eram um sinistro apelo a morte, e o sibilo da locomotiva lembra-vos que não tendes direito a ociosidade, e sim obrigação ao trabalho, é verdadeiramente um apelo a vida.⁶

Em 1944, nas festividades do Cinquentenário da Estação, o prefeito Humberto Aragão, proferiu o discurso de abertura na qual evoca em sua fala inicial a parte final do discurso do Dr. Ibiapina em 1894, para depois seguir dizendo:

Pela primeira vez o gigante de ferro deslizou em direção á multidão [1894] que ansiosa o esperava. Ei-lo que aponta Silvano lançando aos céus o fumo pardecendo. Um fremito percorreu a massa humana que se acotovelava olhando em direção ao “corte”, da entrada. Folguetes festivos espoucaram (sic) nas alturas; a banda de música executou uma peça; romperam fraldas; prolongaram-se aplausos! Benvindo o Progresso! Benvinda a Civilização.⁷

No plano simbólico, a ferrovia passou a representar, no início do século XX, em Ipu, a chegada do progresso e da civilização, e mesmo depois. Nesse período, isto é, nas três primeiras décadas do século, constituiu-se um discurso de que a cidade já respirava os ares do progresso material, da civilização.

Sem dúvida, a chegada da ferrovia ao pequeno povoado de Ipu – que contava em 1894 com uma população não superior aos 12 mil habitantes e em cuja área central residiam não mais do que 4 mil almas – provocou algumas mudanças significativas. Veio acelerar um crescimento econômico que já vinha ocorrendo desde pelo menos a segunda metade do século XIX, embora de forma bastante lenta, é verdade.

A ferrovia contribuiu para o alargamento da malha urbana, para o incremento da produção algodoeira local e para o desenvolvimento do comércio e da produção agropecuária de Ipu e de regiões em sua volta como a Ibiapaba.

Não estamos preocupados em saber se o “progresso material” e a “civilização” chegaram ao município, mas entender como a ferrovia foi importante para algumas transformações significativas no âmbito local e para as pessoas que nela viviam. Transformações de ordem, sobretudo sócio-econômicas e culturais.

Para parte da população, em especial para sua elite⁸ política e econômica, o progresso e a modernidade chegaram ao município dentro daquele espírito da “inserção compulsória do Brasil na *Belle Époque*”⁹. No plano simbólico e das representações sociais era essa a “realidade”.

Ora, a força da representação se dá não pelo seu valor de verdade, isto é, o da correspondência entre discursos e imagens com o real, mas por sua capacidade de se substituir à realidade que representa. A representação é dotada de poder de mobilização e

capaz de produzir coesão social, reconhecimento e legitimidade sociais. Como bem mostrou Chartier, as representações (coletivas) são matrizes de práticas que constroem o próprio mundo social. Pensar o real como uma representação nos ajuda a fugir da clivagem - que, segundo Chartier, muito tempo atravessou as ciências sociais - entre “a objetividade das estruturas” que buscava reconstruir as sociedades como eram em realidade, e a subjetividade das representações, ligada a uma outra história destinada aos discursos que tinham existência em si mesmo, portanto, efetuada à distância do real.¹⁰

Significa dizer que, de um lado, havia a noção segundo a qual era possível reconstituir as sociedades e a realidade tais como eram ou tinham sido. Dito de outra forma, que era possível reconstituir o passado tal qual teria ocorrido. Para isso bastava manusear documentos seriados, quantificáveis. De outro lado, havia a noção de que os discursos, os enunciados tinham vida própria, desligado da realidade. Era como que uma outra realidade paralela, sem ligação, portanto, com o mundo social. Tentar ultrapassar essa divisão – que de uma forma mais simples seria eliminar a clivagem entre o real e o não real - segundo Chartier, exige, em primeiro lugar, considerar os esquemas geradores das classificações e de percepções, característicos de cada grupo, como instituições sociais, *“incorporando sob a forma de categorias mentais e de representações coletivas as demarcações da própria organização social”*. Isso implica, grosso modo, a considerar as representações como matrizes de discursos e de práticas diferenciadas, isto é, que comandam atos que, têm como objetivo a construção do mundo social e, como tal, a definição contraditória das identidades, tanto a sua, como as dos outros¹¹. Práticas e representações são, pois, indissociáveis.

A ferrovia, grande invenção da Revolução Industrial foi capaz de tirar a Europa de sua primeira grande crise econômica e contribuiu para a “grande expansão” capitalista, numa marcha jamais vista até então só superada com as invenções da chamada Segunda Revolução Industrial na fase imperialista do capitalista. Essa expansão extraordinária contribuiu para a crença dominante no século XIX, na tradição das luzes do século anterior, de que o mundo caminhava para o progresso material contínuo e linear, sem sobressaltos, na crença da ciência, na razão humana, na civilização Ocidental “superior”, capaz de destruir a “barbárie”. Todos os povos pareciam estar condenados ao progresso, ou pelo

contrário, caso recusem o progresso, fadados ao desaparecimento. Tais idéias chegaram ao Ipu no entre séculos.

A ferrovia chegou ao Brasil (Sudeste) ainda em meados do século XIX e no Ceará, apenas no final daquela centúria. A Estrada de Ferro de Sobral, que partindo de Camocim atingiu a cidade de Ipu em 1894, segundo Giovana Girão¹² contribuiu para integração de toda a, então, região Norte do Estado do Ceará e dinamizou as economias das localidades por onde passava. Camocim, Granja, Sobral e Ipu viveram momentos de mudanças nas primeiras décadas do século XX, com o advento da locomotiva.

O nosso objetivo é discutir e analisar como a ferroviária foi importante para engendrar transformações de ordem social, econômica e cultural na cidade de Ipu. Em menor escala, discutimos como essas transformações propiciadas pela ferrovia foram experimentadas pelos grupos sociais da cidade, sobretudo pela elite política.

1. “O prometeu desacorrentado”: a ferrovia e a cidade.

Foi entre fins do século XIX, e principalmente nas três primeiras décadas do século XX que a cidade de Ipu passou por mudanças significativas, sobretudo no que se refere à economia, sociedade e cultura, que tiveram ligações estreitas com a chegada da ferrovia à cidade ainda no século XIX. É o início de uma fase de expansão comercial e também urbana, possíveis, mesmo, a partir da ferrovia. Esta fez surgir novos bairros, novas ruas e traçados. Deslocou o eixo central do “velho povoamento” no quadro da igreja¹³ para o novo eixo em torno da Estação Ferroviária.

A ferrovia veio incrementar o comércio e a produção agropecuária local e, também, da região a sua volta. Contribuiu para transformar a cidade em um pólo de atração de toda a produção econômica das regiões circunvizinhas a Ipu. A partir da chegada da ferrovia a sociedade se transforma, ou melhor, parte de sua elite. Novos hábitos e códigos sociais são buscados. Surgem novos espaços públicos e veículos divulgadores dos ideais e valores defendidos por um grupo de pessoas que se dizem “distinto” ou buscam essa distinção. Constroem-se novas praças, clubes e associações literárias para o convívio e trânsito da “melhor sociedade”.

Essas “transformações” foram percebidas pelos homens e mulheres que as viveram particularmente por um grupo de pessoas mais ligadas ao poder local - e inseridas nos

arrojos políticos próprios daquela época, com suas especificidades -, como a chegada do progresso, da modernidade, da civilidade à cidade.

A ferrovia traduzia-se, assim, no grande símbolo do progresso, sendo constantemente associada a um “monstro”, um “Titã”, um “Prometeu”, mas sem as correntes que o atrelavam ao rochedo (a Ibiapaba?). As transformações ensejadas pela ferrovia se traduziam, para aquelas pessoas, como a materialização do progresso local. Esta encurtava as distâncias e permitia o desenvolvimento das comunicações, mas também e principalmente transportava mais rapidamente e a um preço relativamente barato, pessoas e mercadorias destinadas não só ao mercado interno, mas primordialmente, ao externo. É muito provável, e as evidências apontam para isso, que o objetivo principal da instalação da ferrovia, tenha sido permitir o desenvolvimento econômico daquela região a partir da exportação de algodão.

A Inglaterra, em plena expansão industrial, necessitava dessa matéria-prima para sua indústria têxtil, uma vez que os Estados Unidos, maior produtor mundial de algodão e principal fornecedor inglês do produto, ainda não tinha reorganizado plenamente sua produção em função da Guerra Civil Americana (1861-1865). Não é por acaso que a construção da ferrovia, em muitos lugares, só foi possível com capitais ingleses. No Brasil, esses capitais foram colocados à disposição do governo Imperial. Se a produção americana de algodão havia, após a conclusão das obras da ferrovia, se reorganizado plenamente, abastecendo, assim, o mercado inglês com um produto de melhor qualidade e mais barato que o brasileiro, uma vez que empregava alta tecnologia, isso não vem ao caso. O importante é que, em sua concepção inicial, o algodão parece ter pesado como o fiel da balança.

No Ipu, a ferrovia passou a representar não só progresso, mas também trabalho, um dos fatores de produção, na visão marxista. Na verdade eram faces da mesma moeda. O capitalismo estava chegando aos “sertões”. Pode-se imaginar o fascínio da população local com a chegada dos trilhos. Seu *sibilo* deve ter enchido de orgulho e esperança a aristocracia rural e os comerciantes, visto que, certamente, representava a possibilidade de novos e grandes negócios. A chegada da ferrovia e do telégrafo que a acompanha, foi vistos pela elite local como o início do progresso da cidade. “Progresso” associado também ao trabalho. O progresso que traz trabalho e o trabalho que traz mais progresso.

Em discurso em 10 de outubro de 1894, por ocasião da inauguração da estação ferroviária de Ipu, Dr. Antonio Ibiapina, intendente municipal, dizia:

Eu quizera que as minhas palavras ressoasse como um brado, nesse momento em que verdadeiramente comemora-se uma das mais brilhantes conquistas do progresso humano.

(...) Mais longe sobre as ruínas do tugúrio, onde a penúria esconde a sua vergonha, elevar-se à casa onde o trabalho traz a lume a sua bastança; as urzes e os cardos, que vicejam ali, vão servir de estrume a novas sementeiras; o troglolyta (sic) renunciará a caverna para entrar no covivio social, recoveiro dá lugar ao maquinista, o lavrador de enchada ao hombro, disputa às feras o domínio das selvas, e finalmente o próprio homem renovar-se-á na corrente das idéias novas que há de revolver o ambiente, elevando os costumes, escolarizado os espírito e fortificando os caracteres.¹⁴

A chegada da ferrovia é vista, no discurso do Dr. Antonio Ibiapina como o momento da transformação. A ferrovia representa a mudança, mesmo nos lugares mais distantes, da habitação rústica (tugúrio) para a casa, onde o fogo, a luz (o lume) traz a prosperidade (bastança). Em que da planta rústica do terreno inculto (cardos) irá servir de fertilizante (estrume) a novas sementes, onde o troglodita, “bárbaro”, “ignorante”, “primitivo” renunciará à escuridão da caverna para viver em sociedade, onde o atraso dará lugar ao maquinista, ao desenvolvimento.

Ainda no discurso de inauguração da estação: “(...) *O trem de ferro é iniludivelmente um dos maravilhosos inventos da ciencia, esse audacioso **prometeu** que roubou ao céu a centelha creadora para inflamar e vivificar aquela extrutura pesada (...)*”¹⁵(grifo nosso).

Assim como o fogo roubado dos deuses ensinou o trabalho ao homem - desde esse dia o progresso teria sido contínuo - a ferrovia ensinaria ao ipuense o trabalho, que levaria ao progresso do município. “*O sibilo da locomotiva lembra-vos que não tendes direito a ociosidade, e sim, obrigação ao trabalho, é verdadeiramente um apelo a vida*”.¹⁶

O discurso do Dr. Ibiapina deve ser tomado como um *documento/monumento*¹⁷, portanto, carregado de intencionalidade. O seu discurso é construído no sentido de mostrar que a ferrovia era a materialização, ou o início do progresso local. Nele a chave para o desenvolvimento (progresso) da cidade era o trabalho. A “ociosidade”, a “indolência”¹⁸ do ipuense daria lugar ao trabalho. O trem engendraria isso. Seu discurso está carregado de admiração e de fascínio. Não era para menos. Para um pequeno povoado como a cidade de

Ipu, o trem passou a ser visto como um Deus capaz de, em um passe de mágica, tirar o lugar do “atraso” em que se encontrava. Ainda a Estação Ferroviária, prédio *monumental, colossal*, contribuía para esse fascínio. Passou a ser o prédio mais imponente do lugar. O trem, a Estação Ferroviária e o telégrafo passaram a ser vistos como os grandes símbolos do progresso material local. Pelo menos no discurso o progresso estava chegando ao município.

Não obstante, a partir da chegada da locomotiva o espaço urbano do Ipu se expandiu significativamente. As fontes nos permitem afirmar, que os atuais bairros do Corte, Pereiros e Pedrinhas, grandes bairros hoje, e que margeiam os trilhos, tenham iniciado a construção de suas primeiras casas antes da chegada da estrada de ferro. Porém, é certo que o crescimento do número de casas às margens da linha férrea desde os Pereiros até as Pedrinhas só foi possível após a chegada dos trilhos. Dito de outra forma: se o surgimento das primeiras casas nos locais onde são hoje os bairros que margeiam os trilhos é anterior a estes, inegavelmente seu incremento ocorreu em função da ferrovia. Mais tarde o que viriam a ser os bairros dos Pereiros, Corte e Pedrinhas, devem muito ao “monstro de ferro”.

A um observador atento, fica visível que o bairro do Corte – dividido, com suas casas de um lado e de outro dos trilhos – tem na ferrovia, senão sua origem, pelo menos seu crescimento. O próprio nome do bairro parece ter surgido em função do “corte” que produziram, em um “barranco”, as obras da ferrovia.¹⁹ Os bairros também dos Pereiros e das Pedrinhas estão próximos e margeiam os trilhos.

Em 1899, de acordo com Herculano José Rodrigues, contava a cidade de Ipu, além da região central, com dois “subúrbios”: *Reino de França e Alto dos Quatorze*.²⁰ Já em 1915²¹, apenas dezesseis anos depois, o Ipu já contava com quatro arrabaldes: além daqueles três a *Alagoa* ganhara status de bairro. O Corte e os Pereiros, embora em processos de expansão contínuos só seriam elevados à categoria de bairros tempos mais tarde. Estas regiões de fato ainda não haviam sido reconhecidas como tal, embora apresentassem um número crescente de habitantes. Pedrinhas, local que ainda não era assim chamado em 1915, também apresentava um crescimento significativo. Crescia principalmente às margens da ferrovia e às margens do riacho Ipuçaba, que corta a cidade no sentido Oeste-Leste.

A ferrovia não apenas fez surgir novos núcleos de povoamento, mas também novas ruas, novos traçados. Desloca o eixo central do “velho povoamento”, onde teria surgido a cidade, para o novo eixo em torno da estação ferroviária. Como mostra Raimundo Alves em sua monografia. “*Rapidamente em torno do prédio da estação novos traçados de ruas e praças se configuram. O ‘velho’ núcleo central, no ‘quadro da igreja’ é deixado de lado, e a cidade tem um novo pólo de desenvolvimento representado pela estação*”.²² A cidade agora tem um novo pólo de desenvolvimento a partir da ferrovia. Ela cresce em torno da estação ferroviária, não só em espaço físico, mas também, fundamentalmente, em desenvolvimento econômico e social.

A estação ferroviária passa a ser o *nervo e vida* da cidade. Todos os dias inúmeras pessoas, nos horários de trens transitavam em torno dela. Muitos transeuntes para ali iam apenas para observar o “enxame” de pessoas que embarcavam e desembarcavam diariamente. Antes dos embarques e desembarques muitos vendedores ambulantes acorriam para a estação a fim de venderem suas mercadorias. Era a estação o local de trânsito mais democrático da cidade. Passavam por ali, ricos, pobres, comerciantes, médicos, vendedores, carreteiros e uma infinidade de transeuntes.

A um observador da época a pequena cidade, nos horários dos trens, ganhava ares de um “grande centro urbano”. Geralmente aquele espetáculo de gente e mercadorias indo e vindo duravam não mais do que 15 minutos. Logo a cidade voltada a sua rotina pacata. Era a estação o local preferido da maioria da população.

Rachel de Queiroz que sempre viajava de trem de Fortaleza para sua fazenda “Não me deixes” no Quixadá, deixou sua impressão das estações através da personagem Mocinha do romance *O Quinze* que vendia iguarias para sua patroa numa estação:

[Mocinha] Passava quase todo o dia na Estação, alegre como uma feira, cheia de gente como uma missa...

A Estação enxameada de guarda-freios, de bagageiros, de passageiros alegres, que rodeavam formigando a sua mesa, na ansiedade de chegar bem depressa, de receber de suas mãos a xícara de café, embora requentado e engulhento.²³

A estação era também o lugar mais alegre da cidade, por ser o mais movimentado. O poeta Francisco das Chagas Paz, comerciante, poeta autodidata e que viveu em Ipu no período *áureo* da ferrovia, nos deixou mais de uma dezena de cadernos com suas poesias e

alguns livros manuscritos “publicados”. Em muitas de suas poesias ele retrata o cotidiano da cidade. Numa delas dedicada à Maria Fumaça, deixa transparecer toda sua alegria e nostalgia dos tempos remotos:

Ainda muito creança/Aquele trem me animava,/Não me deixavam sair,/Como não podia ir/Numa árvore me trepava./(...)/Quando ao longe ouvia apito/Minha mente se alvoroçava,/Naquela árvore subia,/ Porque deste modo eu via/Quando o trem ali passava./(...)/Pela manhã, as seis horas/ Já no pontinho eu estava/Todo cheio de atenção, Olhando pra Estação/Até que a máquina apitava/(...)/Ao partir da Estação/Tanta gente apreciando/, Quase em toda janelinha/Um passageiro ali tinha/Com um lenço branco acenando/ (...)/...Foi a Maria Fumaça/Que deu o progresso ao lugar/,Tudo se desenvolveu/Quando ela apareceu/Quem fez tudo melhorar.²⁴

O poeta descreve a alegria trazida pela Maria Fumaça. Para ele teria sido a locomotiva a responsável pelo progresso do lugar. Seu Chagas Paz faz parte de um grupo de comerciantes que tinha na ferrovia o grande meio de transporte que permitia trazer as mercadorias, em atacado, dos grandes centros do país e do exterior. Como farmacêutico prático e dono de uma drogaria recebia pela ferrovia medicamentos vindos do Rio de Janeiro, Pernambuco e do exterior via porto de Camocim. Assim como muitos outros comerciantes locais, tinha com a ferrovia e a estação uma relação afetiva e econômica muito estreita, efetivamente para esses homens era a ferrovia a grande responsável pelo incremento comercial do lugar, como destacamos anteriormente.

Logo, em volta da estação surgiram vendas e pensões. O Café Central, embora surgido bem depois do período áureo da ferrovia nos primórdios do século XX, denota ainda a sua influência no desenvolvimento econômico local. Ainda hoje, O pavilhão (antigo Café Central), é ponto de encontro da juventude local, cujo movimento foi engendrado pela estação. O enxame de pessoas estimulava esse tipo de estabelecimento em suas cercanias.

O *Jornal dos Tabajaras*, edição de setembro de 1995 publicou um artigo de Antônio Tarcizio Aragão, mais conhecido como Boris, dedicado à estação ferroviária da época em que ainda existiam os trens de passageiro. Nele lê-se:

Na estação, o som característico de um estridente sino que ecoava em todos os recantos da cidade, fazia uma espécie de chamado aos passageiros e indicava que o trem havia partido da última estação e que, dentro de 30 minutos chegava nessa cidade. A reação do povo era imediata, quem ainda não estivesse na estação convergia em direção a ela mesmo que não fosse viajar. Muitos iam apenas ver o trem passar, saber das novidades e de quem

chegava ou partia (...) Quando a locomotiva apitava no corte ou na curva das pedrinhas o alvoroço era generalizado (...) Os vendedores de guloseimas, agitados, corriam de um lado para o outro e gritavam oferecendo os seus produtos. (olha o café quentinho feito na hora, olha a tapioca, laranja, doce, batida da Sussuanha, tijolinho de coco.²⁵

Embora esta descrição seja posterior ao período de nosso estudo ela mostra muito do que ocorria no início do século em torno da estação. Era, pois a Estação o *rubro veio* da cidade.

2 A idéia de progresso

Ora, se construiu em Ipu uma dada representação da realidade que aponta para a chegada do progresso, uma pergunta se impõe: afinal, o que é progresso? Talvez a pergunta fosse melhor posta da seguinte forma: para aquelas pessoas, aqueles “homens” do entre séculos, o que representava o progresso?

A idéia de progresso dominante no Brasil na segunda metade do século XIX e no século seguinte está relacionada, fundamentalmente, ao desenvolvimento da técnica, ao crescimento econômico. Ela tem um pé fincado no desenvolvimento capitalista desde, pelo menos, a Revolução Industrial, passando pelo “grande expansão” econômica do período de 1848-1870²⁶. Essa idéia de progresso é aquela que se torna dominante na história Ocidental no século XIX como mostra Jacques Le Goff. Para esse autor, o oitocentos é o grande século da idéia de progresso e isso está ligado ao desenvolvimento científico e técnico e à expansão do liberalismo, ao conforto para as elites, ao progresso da alfabetização, da democracia etc. Essa idéia esteve associada à busca de uma lei da evolução. É na filosofia de Augusto Comte que tal ideologia encontra a sua expressão mais acabada. Le Goff aponta o período de 1840 a 1890, como aquele do triunfo da ideologia progressista, ao mesmo tempo em que ocorria o grande “boom econômico” e industrial no Ocidente. Com Darwin e Spencer e suas teorias científicas, na segunda metade do século XIX, a ideologia do progresso daria novos passos adiante²⁷.

Em resumo, o desenvolvimento e a consolidação da idéia de progresso no Ocidente estão relacionados ao desenvolvimento técnico e científico, de um lado, daí o fato de ter ocorrido no século XIX o seu triunfo, cujas bases foram criadas entre o século XVI e XVIII, com desenvolvimento técnico e o surgimento da ciência moderna e, de outro, ao

desenvolvimento econômico, resultado das inovações tecnológicas desde, pelo menos, a Revolução Industrial.

Quando nos referimos a uma produção discursiva em Ipu para o período de entre séculos é essa a noção de progresso que queremos inferir. Por outro lado os vários grupos e indivíduos fazem suas próprias leituras sobre esses conceitos fechados. Elas revelam suas aspirações, desejos e contradições. Na verdade, fazem uma releitura da realidade a partir de suas próprias representações que têm a ver com o contexto da época, com a realidade local, com o grupo social ao qual fazem parte e o lugar social que ocupam.

Por exemplo, se para os grandes centros urbanos do período o progresso, a modernização pode traduzir-se no crescimento industrial e aumento da circulação de capitais, e a modernidade se transladar na cidade, seu palco, com suas ruas largas e limpas, suas amplas avenidas etc, em Ipu o simples fato de passar o trem e ter um prédio “elegante” e imponente” como o da Estação, ou ter uma praça ajardinada ou ainda um “simples” jornal, ou uma tipografia, podem se traduzir, para parte das pessoas locais, em progresso e modernidade. A parte toma o lugar do todo, ou o todo se traduz em uma parte. Os símbolos podem ser outros, ou os mesmo em menor escala, a percepção da realidade também.

Para mostrar esse discurso utilizaremos apenas dois periódicos publicados naquele período em que escreve o “grupo progressista”²⁸: o jornal *Correio do Norte*²⁹ e *O Bezouro*.³⁰ Nesses dois periódicos os discursos apontam a materialidade do progresso. Começamos com primeiro. Em seu primeiro número em 01/01/1919, logo na capa (1ª página) sob o sugestivo título *Array!!*, traduzido pelo próprio jornal como *Avante!* Seus editores evidenciam o momento de “progresso” vivido pela cidade de Ipu:

Graças às iniciativas do nosso povo e o desenvolvimento das nossas compreensões as cousas vão tomando incremento dia a dia, os homens não despresando os atrasados costumes da antiguidade, o progresso vae penetrando pouco a pouco em nosso meio, advindo dahi gloria para o nosso nome.³¹

Para o editor do jornal, existe em Ipu um esforço de “nosso povo” em prol do progresso que pouco a pouco vai tomando a cidade. Esse progresso está presente nos novos equipamentos construídos na cidade, naquele período, por um punhado de homens “distintos”:

(...) Referimo-nos ao Ipu onde presentemente se demolem os velhos casebres que afeiam as ruas, projecta a construcção de uma avenida e de um theatro. Mau grado, ainda existem em nossa terra velhos troncos do systema regressivo representados em patricios que deviam antes cooperarem com seu esforço no lolvavel tentamen (sic) de modernisarem-na.

(...) Já temos uma typografia, a qual grandes serviços nos ha prestado. Temos o ‘Centro Artístico’, sociedade beneficente de futuro lisongeiro inaugurado ha meses. Temos finalmente o ‘Gremio Recreativo ipuense’ sociedade dançante e thetral e o ‘Gabinete de Leitura’ (...) estas instituições todas dignas dos maiores applausos; significam que folgamos de vermos nossa terra procurar civilisar-se e expelir do seu seio os rotineiros costumes do tempo de ‘dom gemmas’ [sic] (...) Congratulamo-nos com os distintos patricios Drs. Abílio Martins e Chagas Pinto, Thomaz Corrêa, José Aragão, Manuel Dias”.³² (idem p. 1-2)

O progresso, para o jornal, se traduz em equipamentos para a cidade, relacionados ao novo, ao moderno em contraposição ao velho, arcaico. Naquele momento estava sendo construído um teatro, por iniciativa de Abílio Martins, e onde seria instalado em seus salões um “cinema”. Já estava projetada a construção de uma “avenida” em estilo “moderno”, com recursos particulares dado à escassez de recurso do erário público, de acordo com o *Correio*, sendo o terreno doado pela prefeitura mais tarde, na década de vinte. Em 1918, foi fundada uma tipografia para imprimir o *Correio*. Nesse mesmo ano foi fundado pelos membros do “grupo progressista” o *Centro Artístico Ipuense* e em 1919³³ o *Gabinete de Leitura Ipuense* (1919). Provavelmente ainda em 1918 foi fundada a *Associação 7 de Setembro*³⁴, também chamada de *Grêmio Recreativo Ipuense*, que em 1924 passa a se chamar *Grêmio Recreativo sociedade Dançante*.

O progresso local se traduzia em todos esses equipamentos novos e seus membros os responsáveis por sua fundação, logo eram eles os grandes agentes que estavam levando o município ao progresso. Outros dois conceitos aparecem ligados à idéia de progresso, “versão prática do conceito homólogo de civilização”³⁵. Um diz respeito ao próprio conceito de civilização, indissociável, parece, do conceito de progresso, o outro a modernidade. A cidade não estava apenas entrando nos “eixos do progresso”, mas também se “civilizando”, se “modernizando”. Para aqueles agentes, progresso, modernidade e civilização pareciam ter os mesmos significados, ou pelo menos andavam juntas.

Toma-se o particular pelo todo, ou mudando os termos: o todo é visto no particular, no fragmento. Ter uma tipografia e um teatro. Ter associações literárias, dançantes e

musicais. Ter pelo menos uma praça “moderna”, já era revelador de que se vivia o progresso e a modernidade. Significava que a civilização estava chegando ao “sertão”, para aquelas pessoas.

O Jornal o *Correio do Norte* em 1º de janeiro de 1920, dia de seu segundo aniversário de fundação, fez uma espécie de balanço dos esforços de seus colaboradores em prol do progresso da cidade. Eles se colocam como “heroes”, como guerreiros, em prol do programa que defendiam, dizendo “*A esta fileira de lutadores está coheso o corpo redatorial do ‘Correio’, o qual considero um punhado de heroes, uma pleiade de espartanos que se empenham em manter o Ipu em o nível das cidades modernas e civilizadas*”.³⁶

Na década de vinte, o discurso de que o progresso já é uma realidade local torna-se ainda mais evidente e enfático para aquele grupo. Isso se explica por dois fatores principais: o primeiro diz respeito à fundação de suas associações elitistas. O segundo fator diz respeito à construção do *Açude do Bonito* e da *Estrada de Rodagem Ipu-São Benedito*. Obras conseguidas pelo então deputado estadual Abílio Martins, junto ao Presidente do Estado João Thomé, que as solicitou ao governo Federal. Abílio líder do Partido Democrata no município deu suporte, ele e seu grupo, à candidatura em 1920 de Justiniano de Serpa, à presidência do Estado. Foi por intermédio do jogo político que ele, com seus correligionários, que gozavam de prestígio junto ao governo do Estado, conseguiram a liberação de obras contra a seca para a cidade de Ipu³⁷. O que importa discutir é que as obras contra a seca iniciadas no município foram entendidas como um novo momento em prol do progresso da cidade. Mais do que isso, progresso encetado por um grupo *selecto e restrito*.

Logo após o início dos trabalhos de construção da estrada de *Rodagem Ipu-São Benedito*, o editorial (matéria de capa) do *Correio* de 29 de junho de 1920 evidencia o “progresso” local:

Ipuense como eu sou não posso deixar de me regozijar com melhoramentos e progresso de minha terra (..)
Depois das estradas de ferro, as de rodagem são as vias de comunicação mais rápidas e mais vantagens trazem às populações rurais e urbanas no intercâmbio de todos seus produtos agrícolas e industriais.³⁸

Em agosto de 1920, o mesmo jornal publicou um longo artigo sob o título *Estrada de Rodagem Ipu-são Benedicto*, evidenciando a chegada da “civilização”, “em nosso longiuo sertão”. Inicialmente o artigo lança um olhar sobre o traçado da estrada para concluir com elogios ao engenheiro responsável pelos trabalhos:

Fecha a tangente uma graciosa curva, que também limita o grande passeio publico em vias de construção. Quem vê por ali transitar o elegante automóvel da direção, já sente que a Civilização não é inteiramente um mytho em nosso longiuo sertão. A busina do automóvel e o apito da locomotivo, despertam animos incentivam, intelligencias, fazem vibrar os nervos de nossa Ipu, lembrando a futura apotheose do progresso e suficiente aproveitamento de nossas riquezas (...)³⁹

O sibilo da locomotiva lembrava ao ipuense que ele não tinha direito à ociosidade, mas obrigação ao trabalho. Agora o *Fon-Fon* do automóvel reforça isso. Ainda que ninguém na cidade possuísse um automóvel, o simples fato de circular pela cidade já era grande sinal do progresso da civilização local. Ferrovia e automóvel são grandes símbolos do progresso e da presença da “civilização” nesses “sertões”. Eles anunciam a “futura apotheose do progresso”, segundo os *agentes*, uma vez que as riquezas escondidas da natureza⁴⁰, do solo ipuense, que permitiam antevê seu futuro promissor poderiam, agora, ser aproveitadas, como já estavam sendo desde antes, segundo eles. Vê-se nessa citação o fascínio pelos símbolos do progresso e da civilização. Para aqueles homens eles fazem “vibrar os nervos de nossa Ipu”. A sensação de aceleração do tempo com o automóvel deslizando pelas novas estradas e as novas mudanças, ainda que pequenas, pareciam fascinar parte daquelas pessoas do período.

Em 1921 o jornal *A Tribuna* do Rio de Janeiro publicou uma matéria sobre a construção da *Estada de Rodagem Ipu-São Benedicto* e do “movimento progressista que toma a cidade de Ipu”. O jornal *Correio do Norte* em seu número 154 de 13 de janeiro de 1921, reproduz parte desse artigo. Sob o título original de “Uma idéia Grandiosa no Interior Cearense” diz a matéria:

Segundo aquele orgam da imprensa cearense [referindo-se ao Correio do Norte], a nova estrada tem todos os attractivos e entre eles o que é motivo de orgulho para os filhos do lugar é a ideia progresso, com o deslizar do automovel que, com a sua buzina, parece anunciar uma nova da civilização

ali onde tudo antigamente era sertão, e nem a mais longínqua esperança havia de que viesse a ser o que é hoje.⁴¹

Para os *agentes* que escrevem no *Correio do Norte* o progresso e a civilização já faziam parte da realidade ipuense e isso era um orgulho para seus filhos.

Conclusão

As representações construídas em torno da noção de que a cidade de Ipu vivia o progresso, a modernidade e os ares da civilização, acabou gerando práticas efetivas de intervenção no espaço urbano. O Discurso do progresso em Ipu, como uma representação foi construída a partir da realidade que lhe dava suporte. Na verdade, se colocava como sendo a própria realidade. Como Chartier, defendemos que as representações, na condição de percepções do social, não são discursos neutros. Produzem estratégias e práticas sociais que têm como parâmetro impor uma autoridade à custa de outros, por elas menosprezados. Tendem a legitimar ou a justificar um projeto reformador, as escolhas e condutas dos próprios indivíduos.

As representações coletivas só têm existência, portanto, só são verdadeiras, quando comandam atos, que têm por finalidade a construção do mundo social e, como tal, a definição contraditória das identidades. Para Marcel Mauss, “*mesmo as representações colectivas mais elevadas só tem uma existência, isto é, só são verdadeiras a partir do momento em que comandam actos*”.⁴²

Saber se o progresso chegou ou não ao Ipu escapa aos nossos objetivos. Parece ser mais interessante entender como os indivíduos e os grupos sociais percebem a realidade e a partir dela criam suas próprias representações. No imaginário coletivo o progresso foi uma realidade em Ipu nas primeiras décadas do século passado.

- ¹ Este artigo é parte da monografia de Especialização apresentada ao programa de pós-graduação *lato sensu* da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA) em junho de 2007.
- ² O autor é graduado em História pela Universidade Federal Fluminense, pós-graduado (lato sensu) pela UVA (Teoria e Metodologia da História) e Mestrando do Mestrado em História (MAHIS) da Universidade Estadual do Ceará (UECE).
- ³ A orientadora é Professora Assistente do curso de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA.
- ⁴ Discurso pronunciado pelo Dr. Antonio Ibiapina, em 10 de outubro de 1894 por ocasião da inauguração da Estação Ferroviária de Ipu. Não encontramos ainda registros seguros que possam apontar corretamente de quem se trata. Em documento pouco legível parece ser tratar do Juiz de Direito da Comarca, mas ao que tudo indica parece tratar-se do Intendente da Cidade.
- ⁵ Id. *Ibidem*.
- ⁶ Id. *Ibidem*.
- ⁷ Trecho do discurso de Humberto Aragão, prefeito municipal, em 1944, em comemoração ao cinquentenário da estação ferroviária. Documento do acervo particular de Maria do Socorro Paz. Ipu, 2003.
- ⁸ Entendendo a elite ipuense enquanto um grupo de pessoas que controla o poder político e que era dominante na cena local, ditando as regras não apenas relativas ao poder, mas também relativa às regras econômicas e sócias.
- ⁹ SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1999.
- ¹⁰ CHARTIER, Roger. *A história cultural: entre práticas e representações*. 2ª Edição. Lisboa: Difel, 2002, p. 17.
- ¹¹ Id. *Ibidem*, p. 18.
- ¹² GIRÃO, Gloria Giovana S. Mont'alverne. *As Transformações Socioculturais em Sobral (1870-1920)*. Dissertação de mestrado. Centro de Ciências Humanas da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2001.
- ¹³ Local onde teria surgido o povoado que mais tarde daria origem à cidade de Ipu.
- ¹⁴ Discurso pronunciado pelo Dr. Ibiapina. Op. cit.
- ¹⁵ Id. *Ibidem*.
- ¹⁶ Id. *ibidem*
- ¹⁷ LE GOFF, Jacques. Op. cit.
- ¹⁸ Desde fins do século XIX que vários documentos, sobretudo, de intelectuais como são os casos de Thomaz de Aquino Correia e nos primeiros anos do século XX, de Eusébio de Sousa, apresentam a natureza ipuense como encerrando em seio uma riqueza incalculável. Para que a cidade atingisse o “progresso” bastaria o trabalho operoso de seu povo. No entanto para aqueles intelectuais o “povo” ipuense, excetuando seus intelectuais “esclarecidos”, “civilizados”, naquele momento, era ainda “indolente”, “pobre”, “preguiçoso”, “ignorante”. Escrevendo em 1915, Eusébio, após mostrar as incontáveis riquezas do município, concluía “Apparelhado de taes elementos, um futuro promissor está reservado ao Ipu”. No entanto, se o progresso ainda na era uma realidade da cidade, mais apenas um dever, isso se deve, segundo Eusébio, ao fato de que toda essa riqueza natural de que dispõe a comarca está à margem da “ignorância” de seu povo, talvez de “sua pobreza” e até de sua “indolencia”: “(...) toda essa riqueza de productos naturaes espalhada pelo territorio da comarca parece escarnecer da ignorancia ás vezes, outras da pobreza e até finalmente da indolencia mesmo de seus habitantes, pois *que, em regra, a fauna, a flora, os mineraes, poem-se ahi ao alcance do braço de cada qual*”.(grifo do autor). SOUSA, Eusébio. Para a Historia (Chronica do Ipú). *Revista do Instituto do Ceará*. Tomo XXIX Ano XXIX, 1915, p. 211.
- ¹⁹ Sobre a origem do nome do bairro do Corte Francisco de Assis Martins diz o seguinte: “Recebeu esse nome face um confronto topográfico que a cidade oferece de duas barreiras que ladeiam uma parte da linha de ferro com aprofundamento aproximado de 5 metros. No topo das barreiras se formaram várias casinhas dando início a formação de uma população que se tornou residente no Bairro hoje chamado de corte”. MARTINS, Francisco de Assis. *Monografia de Ipu*. Produção independente. Ipu, 2001. P. 11.
- ²⁰ RODRIGUES, Herculano José (Dir) *Almanaque Ipuense para o ano de 1900*. Manuscritos datilografados. Editado em 1899.
- ²¹ SOUSA, Eusébio. Um pouco de historia (Chronica do Ipu). *Revista do Instituto do Ceará*. Tomo XXIX Ano XXIX, 1916, p. 198.
- ²² ARAÚJO, Raimundo Alves de. *Ipu: Da Ocupação do Espaço Urbano ao Campo de Concentração*. Monografia de graduação do curso de história da UVA. Sobral, 2003. P. 27.
- ²³ QUEIROZ, Rachel de. *O Quinze*. 74ª edição. Rio de Janeiro: José Olímpio, 2004, pp. 56-57.
- ²⁴ PAZ, Francisco das Chagas. *Ésta, minha terra*. Ipu: produção independente, 1981, pp. 143-150.
- ²⁵ ARAGÃO, Antônio Tarcizio. Resgatando Memórias. *Jornal dos Tabajaras*. Ipu: 1995, p. 3.
- ²⁶ Cf HOBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital*. Op. cit; Ver ainda HOBSBAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. Op. cit; e LANDS, David S. *Prometeu desacorrentado. Transformação tecnológica industrial na Europa ocidental, desde 1750 até nossa época*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.
- ²⁷ LE GOFF, Jacques. Progresso/Reação. IN: *História e Memória*. 5ª ed. Campinas, São Paulo: Editora da Unicamp. (pp. 235-281).
- ²⁸ Quanto falo em um “grupo progressista” estou me referindo principalmente à elite política local. Entre eles nem sempre há consenso sobre o que deveria ser progresso para a cidade, mas todos estavam de acordo quanto à noção de que na década de vinte, e para a maioria, mesmo antes, o progresso material já era uma realidade local. Abílio Martins, bacharel em direito, deputado estadual por duas legislaturas e chefe de polícia e segurança pública do Estado do Ceará

no governo de Justiniano de Serpa. Eusébio de Sousa, bacharel e Juiz de Direito da Comarca de aproximadamente 1910 a 1920, e Thomaz de Aquino Correia, Coronel, comerciante e farmacêutico prático. são os membros mais destacados desse grupo. Esse grupo girava em torno da “oligarquia” dos Martins que dominou a cena política local desde a montagem da oligarquia Aciolina até pelo menos 1930.

²⁹ Fundaram e dirigiram o *Correio do Norte*, Abílio Martins, Eusébio de Sousa e Thomaz Corrêa. Era o porta-voz do grupo que controlava o poder local e que apoiavam os governos estaduais situacionistas dentro da política oligárquica. O jornal expressava seus valores modernos e seus ideais políticos. Circulou em toda a região Norte e foi pensado que esse objetivo. Em 1917 foi fundada em Ipu a primeira tipografia, vinda de Sobral, para imprimir aquele jornal. Durante os quase seis anos que circulou (1928-1924) contou com os trabalhos editoriais, primeiro dos seus três fundadores, contando com o apóio de Chagas Pinto, o Cel. Manuel Dias Martins e depois João Bessa Guimarães. Daqueles mais ligados ao grupo fundador estão Joaquim Lima, Abdoral Timbó, Apolônio de Barros e outros. Todos faziam parte da máquina administrativa local. Tinha o objetivo de consolidar uma visão política e um projeto também político.

³⁰ Jornal crítico, Noticioso, Imparcial e Criterioso” e anônimo, sabemos hoje que era impresso na Tipografia do Campo. Tinha como lema “divertir a franga e salgar o galo”. Como era um jornal moralista, conservador, e que atacava os “maus-costumes locais” (a prostituição, o jogo, os namoros em público etc) de forma violenta, levantamos a hipótese de que era escrito pelas mesmas pessoas que assinavam as matérias do *Correio*, já que era impresso na Tipografia do Campo, fundada para imprimir o *Correio*. O anonimato lhes dava liberdade para ataques violentos aos costumes locais que achavam que deveriam ser banidos, pois iam contra seus ideais “liberais”, “progressistas”, “civilizados” e “modernos”. No *Correio* se faziam as mesmas críticas, mas não tão violentas como nos jornais pilhéricos impressos no mesmo local. Ambos foram fundados por “liberais” com pensamento conservador. A modernidade buscada era conservadora. Nada mais contraditório.

³¹ Array!! *O Bezouro*. Ipu, p. 1-2. 1º jan. 1919.

³² Idem. P.1-2

³³ O Gabinete foi idealizado em 1918, mas instalado em 1919. Na *Revista dos Municípios*, op. cit., lê-se: “Na sessão ordinária de Assembléia Geral do ‘Gremio recreativo 7 de Setembro’, realizada a 27 de Outubro de 1918, foi aventada pelo Dr. Francisco das Chagas Pinto a ideia de criação de um ‘Gabinete de Leitura’ (...)”. P. 41. Antes na página 33 há a informação de que o *Gabinete de Leitura* foi fundado “pelo saudoso Dr. Abílio Martins”.

³⁴ Sobre essa associação, quando ainda era *Grêmio Recreativo 7 de Setembro* sabemos muito pouco, quase nada. Deve ter sido fundada em 1918. Nesse ano já aparece na documentação, mas antes dessa data não.

³⁵ SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1999. Op. cit., p. 29.

³⁶ *Correio do Norte*, Ipu, p. 2, 1º jan, 1920 (CN 1º de jan de 1920, p.20).

³⁷ O *Correio do Norte* quase não deu destaque aos efeitos da seca no município. Só o fez para cobrar obras para o município e bem próximo às eleições estaduais de 1920. Por ironia e não por coincidência as obras foram liberadas um pouco antes das eleições. Com o início das obras, durante todo o ano de 1920 o jornal não fez nenhuma menção aos efeitos da seca na localidade.

³⁸ E. de Rodagem Ipu-S. Benedicto. *Correio do Norte*. Ipu, p. 1. 29 jun, 1920.

³⁹ Id. Ibidem.

⁴⁰ Como evidenciamos anteriormente, desde fins do século XIX que se construiu um discurso de que a “natureza exuberante” da cidade escondia riquezas incalculáveis, de que a cidade de Ipu era um “Oásis no meio do deserto” do “sertão”...

⁴¹ Uma idéia Grandiosa no Interior Cearense. *Correio do Norte*. Ipu, p.1, 13 jan 1921.

⁴² MAUSS, Marcel, “Divisions et proportions de la sociologie”, *Année sociologique*. Nova Série, 2, 1927. Apud, CHARTIER, Roger. Op, cit, p. 18.