



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
INSTITUTO DE CULTURA E ARTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES

ROBERTA FILIZOLA CUSTÓDIO BARROSO

**O TEMPO TREM E SUA ESTRADA DE FERRO: A INVESTIGAÇÃO DE UM
MUNDO NARRADO SOBRE AS FERROVIAS**

FORTALEZA

2023

ROBERTA FILIZOLA CUSTÓDIO BARROSO

O TEMPO TREM E SUA ESTRADA DE FERRO: A INVESTIGAÇÃO DE UM MUNDO
NARRADO SOBRE AS FERROVIAS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Artes da Universidade Federal do Ceará, como requisito à obtenção do título de Mestre em Artes. Área de concentração: Artes.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Lucila Pereira da Silva Basile.

Coorientador: Prof. Dr. João Vilnei de Oliveira Filho.

FORTALEZA

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- B285t Barroso, Roberta Filizola Custódio.
O tempo trem e sua estrada de ferro : a investigação de um mundo narrado sobre as ferrovias / Roberta Filizola Custódio Barroso. – 2023.
119 f. : il. color.
- Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Instituto de Cultura e Arte, Programa de Pós-Graduação em Artes, Fortaleza, 2023.
Orientação: Profa. Dra. Lucila Pereira da Silva Basile.
Coorientação: Prof. Dr. João Vilnei de Oliveira Filho.
1. Cinema de animação. 2. Memória ferroviária. 3. História oral. 4. Ficção. 5. Processo criativo. I. Título.
CDD 700
-

ROBERTA FILIZOLA CUSTÓDIO BARROSO

O TEMPO TREM E SUA ESTRADA DE FERRO: A INVESTIGAÇÃO DE UM MUNDO
NARRADO SOBRE AS FERROVIAS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Artes da Universidade Federal do Ceará, como requisito à obtenção do título de Mestre em Artes. Área de concentração: Artes.

Aprovada em 12/07/2023

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Lucila Pereira da Silva Basile (Orientadora)
Universidade Estadual do Ceará (UECE)

Prof. Dr. João Vilnei de Oliveira Filho (Coorientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof.^a Dr.^a Maria Manuela Carvalho de Sousa Lopes
Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto

Prof.^a Dr.^a Cristina Maria Da Silva
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Marcio Ferreira Rodrigues Pereira
Universidade Federal do Ceará (UFC)

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, que não dorme enquanto não resolvo um problema. Eu posso até dormir, mas ela não. Simplesmente a primeira mestre e doutora da família, sempre disposta a guiar quem escolhe este caminho. Ao meu pai que se preocupa com meu futuro como artista, mas a quem devo o gosto pela arte. À Sombrinha, que estará sempre comigo. Sempre. E até à minha irmã Carmim. Obrigada pelo companheirismo, sua chata.

Aos amigos, desde a Bia que me conheceu na infância, passando por Giu e Ítalo que me viram usando farda de colégio, até os da faculdade, que hoje, por mais que me custe admitir, já são de longa data. Aos que já foram "maturi" (Davi, Lóris, Bruna) e aos "Vinagretchens" (Gabriel, Marina, Helow, Igor, Brenda, Levi, Natália). Aos que já não posso encontrar sempre que quero: "sempre teremos Fortal City". Obrigada pela escuta, por sentirem minha falta quando tive que fazer reuniões de trabalho ou escrever dissertações mil, por odiarem as mesmas coisas que eu e por tentar imaginar outros mundos comigo. À minha amiga Kol, em especial, não só por odiarmos as mesmas coisas, mas também por ter partilhado os desafios de fazer pesquisa no Brasil dos últimos anos. Obrigada pelos conselhos e por me deixar assistir aos filmes ruins no projetor do Iuri.

Aos amigos que fiz no PPG que, apesar da distância imposta pelo período em que tivemos que fazer pesquisa, possibilitaram trocas e desabafos.

Aos meus colegas de duro trabalho, Guilherme e Renata, sem os quais Tempo Trem não sairia da minha cabeça. Vivi, Artur, Vini, Pri e todos os que apareceram depois da pré-produção e a todos que ainda vão aparecer para se juntar nessa empreitada de fazer cinema de animação no Ceará e no Brasil.

Ao Lula, não por ser um Deus, mas porque em outubro do ano passado foi responsável por um dos maiores alívios, para mim e para todos que vivem da Cultura no Brasil. E a todos os artistas que seguiram lutando para a sobrevivência do setor nesses anos tenebrosos.

À FUNCAP, pela bolsa que possibilitou meu engajamento na pesquisa com qualidade, além de minha permanência no mestrado, em tempos tão difíceis.

Ao programa Rumos do Itaú Cultural e à sua comissão de avaliação, por ter visto o potencial neste projeto, dentre tantos outros, e por ter possibilitado sua execução.

Ao Clube da esquina, cuja obra já me salvou aqui e acolá. E óbvio, à voz dele — de Deus, de Milton Nascimento — que me chamou e me fez artista.

À professora Manuela, pelas contribuições na qualificação e pela disponibilidade para novamente ler este trabalho e para participar da minha banca de defesa.

Ao professor Marcio que me orientou no passado quando eu estava em um lugar completamente diferente e que pude reencontrar de forma quase inesperada, um pouco distante do terreno por onde caminhávamos.

À professora Cristina, por ter aceitado o convite surpresa para participar da banca e para avaliar esta dissertação. Obrigada pelo interesse e pela atenção desde a disciplina em que nos conhecemos. Ao ler este trabalho, você vai ver o quanto a bibliografia apresentada naquela turma foi importante para minha escrita.

À Lu, minha orientadora, que sempre me apoiou naquilo que eu quis fazer, por mais alto que eu mirasse. Obrigada por me reconhecer como escritora e pelas leituras me me indicou. Existe uma Roberta antes e outra depois de ter lido O trem fantasma de Hardman e Tudo que é sólido desmancha no ar de Berman.

Ao João, o professor que sempre me acompanhou e me ajudou, das mais simples até as mais mirabolantes ideias, que busca sempre o melhor trabalho possível, mesmo que isso signifique uma trabalhadeira danada. Um amigo que encontrei no programa, um pobre torcedor do Ceará como eu, que abriu minha mente para os caminhos que posso seguir.

À Huberto Cabral, a memória do Crato, por ter tirado um tempo para conversar comigo. A tio Boanerges e a Miguelneto por terem articulado esta entrevista. Aos familiares de seu Cícero, que possibilitaram nosso encontro e até o acesso às memórias do antigo maquinista. Viajei para encontrar a todos e acabei voltando para a casa de infância da minha família, onde esta história começa. Obrigada a seu Cícero, memória viva, e a todos os ferroviários que trazem as marcas do trem no corpo, na mente e no coração.

Nesta mesma estrada, agradeço também a todos os meus parentes que aceitaram reassistir ao filme de suas memórias, às paisagens passando pela janela outra vez. Obrigada pelos relatos: pelos sorrisos, pelos sons e pelos sonhos. Pelas chegadas e despedidas. Pelas viagens ferroviárias...

RESUMO

Este trabalho surge durante a elaboração de uma animação chamada Tempo Trem, baseada na música Ponta de Areia de Milton Nascimento e Fernando Brant, que fala sobre uma cidade, como tantas outras, abandonada à beira da estrada de ferro após o fim das ferrovias no Brasil. Relacionei o repertório desses referidos músicos, sobretudo a música já citada, com as memórias ferroviárias de minha mãe, para formular a pré-produção do curta-metragem de animação, meu objeto de estudo. Ao longo do processo, reuni memórias ferroviárias, presentes no cinema, na literatura, em Reis (2008) e nas entrevistas que fiz, a fim de realizar tanto o filme como este trabalho escrito, composto por um conjunto de ensaios sobre assuntos atravessados pelas estradas de ferro. Mergulhada nas narrativas sobre a ferrovia, tenho como objetivo compreender o processo de desenvolvimento do enredo deste curta e mostrar como ele tangencia e expressa lugares, movimentos e conhecimentos, permitindo que se tenha acesso à experiência social e cultural de um imaginário coletivo. Como metodologia para meu percurso criativo e para a organização das paradas e Estações aqui presentes, peregrinei sob a forma da improvisação e da produção de conhecimento longitudinalmente integrado, definidas por Ingold (2012; 2015), com os quais constituí meu percurso criativo. Cada uma dessas Estações foi construída a partir de uma costura entre ficção e conceitos como modernidade (Berman, Benjamim, Hardman) e memória (Nora, Portelli), além da aproximação com imagens suscitadas pela literatura (Calvino, Rego, entre outras). Ademais, para realizar as entrevistas, mantive a “subjetividade consciente” para uma pesquisa focada no sujeito, metodologia defendida por Kilomba (2019). Ao final, aponto que, além de se apresentar como um diário de bordo do curta-metragem, o presente trabalho desenvolve assuntos da memória e da história, tendo como guia principal a ficção.

Palavras-chave: cinema de animação; memória ferroviária; história oral; ficção; processo criativo.

ABSTRACT

This work arises during the elaboration of an animation called *Tempo Trem*, based on *Ponta de Areia*, song made by Milton Nascimento and Fernando Brant, which talks about a town, as so many others, abandoned by the side of the railroad after the end of the railways in Brazil. I related the repertoire of these musicians, especially the song already mentioned, with my mother's railway memories, to formulate the pre-production of the animated short film, my object of study. Throughout the process, I gathered railway memories, present in cinema, in literature, in Reis (2008), and in the interviews I did, in order to make both the film and this written work, composed of essays on subjects crossed by the railroads. Immersed in the narratives about the railroad, I aim to understand the development process of the plot of this short film and show how it tangents and expresses places, movements and knowledge, allowing access to the social and cultural experience of a collective imaginary. As a methodology for my creative journey and for the organization of the stops and Stations herein, I pilgrimaged in the form of improvisation and longitudinally integrated knowledge production, defined by Ingold (2012; 2015), with which I constituted my creative journey. Each of these Stations was built from a seam between fiction and concepts such as modernity (Berman, Benjamin, Hardman) and memory (Nora, Portelli), in addition to the approach with images raised by literature (Calvino, Rego, among others). Moreover, to conduct the interviews, I maintained "conscious subjectivity" for a subject-focused research, a methodology advocated by Kilomba (2019). In the end, I state that, besides presenting itself as a short film logbook, the present work develops memory and history subjects, with fiction as its main guide.

Keywords: animation cinema; railroad memory; oral history; fiction; creative process.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	– Cenário: Trilhos e Telégrafos pelo sertão.....	49
Figura 2	– Trechos do storyboard: Moça, flores, janelas e quintais.....	49
Figura 3	– Trechos do storyboard: Menino e Comboio apostam corrida.....	51
Figura 4	– Trechos do storyboard: Há um menino, há um moleque na Locomotiva.	52
Figura 5	– Primeira versão de storyboard.....	52
Figura 6	– Trechos do storyboard: Gaeteados das Locomotivas.....	55
Figura 7	– Locomotiva de biscoit.....	59
Figura 8	– Placa comemorativa dos 100 anos do maquinista.....	59
Figura 9	– Trecho do storyboard: Magia do trem cria a Cidade.....	64
Figura 10	– Uma casa sertaneja.....	65
Figura 11	– Trecho do storyboard e cenário: A Estação.....	65
Figura 12	– Trecho do storyboard: Cada chegada uma festa.....	66
Figura 13	– Trecho do storyboard: Chegadas e Despedidas.....	67
Figura 14	– Trecho do roteiro: versão com voz em off.....	68
Figura 15	– Trecho do storyboard: conexão Máquina e Maquinista.....	69
Figura 16	– Trechos do storyboard: Menino grita para Máquina/Maquinista.....	69
Figura 17	– Velocidade e repetição em Vertov e Ruttmann.....	70
Figura 18	– Trechos do storyboard: Ferro, vapor e velocidade.....	70
Figura 19	– Trechos do storyboard: Velho Maquinista caminha pela Estação.....	71
Figura 20	– Cidade Fantasma.....	72
Figura 21	– Cenários: Estação e Oficina de locomotivas deterioradas.....	73
Figura 22	– Cenários: Cidade e Trilhos deteriorados.....	74
Figura 23	– Esboços: Tudo que é sólido desmancha no ar.....	75
Figura 24	– Primeira versão de Tempo Trem nas mãos de Guilherme.....	80

Figura 25 – Personagens.....	80
Figura 26 – Estação na lembrança, com traços e não inteiramente preenchida.....	81
Figura 27 – Estação no presente, com pintura sólida.....	81
Figura 28 – Cenário: Curva dos trilhos.....	82
Figura 29 – Moodboards 1.....	82
Figura 30 – Moodboards 2.....	83
Figura 31 – Primeiro Bituca feito por Guilherme.....	84
Figura 32 – Esboço: a Cidade e a Estação.....	87
Figura 33 – Cena cortada que havia na primeira versão do animatic.....	88
Figura 34 – O homem da dose.....	89
Figura 35 – Esboço: Cena Luar do sertão.....	90
Figura 36 – Trechos do storyboard: Quase que começava assim.....	91
Figura 37 – Trechos do storyboard: Início atual.....	91
Figura 38 – Trecho do roteiro: fala final de Bituca.....	92
Figura 39 – Ahmad, Steven e Bituca.....	93
Figura 40 – Bituca brinca na árvore de sua infância.....	94
Figura 41 – O Menino de Alê Abreu na árvore de sua infância.....	94
Figura 42 – Trecho do storyboard: Bituca se equilibra nos trilhos.....	95
Figura 43 – Final de Os Boas Vidas (1953).....	95
Figura 44 – Alfredo flagra o sorrateiro Totó na sua sala de projeção.....	96
Figura 45 – Cineasta Salvatore visita as ruínas do Cinema Paradiso.....	96
Figura 46 – Maquinista flagra Bituca Criança na Locomotiva.....	96
Figura 47 – Bituca anda em ruínas.....	97
Figura 48 – O Trem Dragão.....	97
Figura 49 – O Dragão de Chihiro.....	97

Figura 50 – Bituca e Chihiro.....	98
Figura 51 – Mapa das versões do roteiro.....	103
Figura 52 – Minha irmã ao lado do trem que nos levou de Tiradentes a São João del-Rei, em Minas Gerais.....	104
Figura 53 – Exemplos dos critérios de seleção das fotografias.....	105
Figura 54 – Trilhos da memória: entre Lavras da Mangabeira e Crato.....	108
Figura 55 – Escaleta do grande jogo.....	109
Figura 56 – O diário de Virgínia.....	110

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	ESTAÇÃO DA MEMÓRIA	21
2.1	As ferrovias cearenses.....	21
2.2	Memória e narrativa.....	23
2.3	O Buriti final e os do caminho.....	27
2.3.1	<i>Huberto Cabral ou memória de elefante do Crato</i>	29
2.3.2	<i>Maquinista e família</i>	40
3	ESTAÇÃO DA MODERNIDADE	61
3.1	Ponto de partida — uma cidade sertaneja.....	65
3.2	A estação.....	66
3.3	O personagem principal: o condutor do trem.....	69
3.4	O percurso.....	71
3.5	Ponto de chegada — ruínas.....	72
4	ESTAÇÃO DA HISTÓRIA	78
4.1	História da história.....	79
4.2	Arte.....	82
4.3	Caminho da narrativa e suas influências.....	85
5	ENTREVISTA-JOGO	104
5.1	Entrevista-jogo com minha mãe: trilhos da memória.....	105
5.2	Considerações sobre a entrevista-jogo.....	112
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	114
	REFERÊNCIAS	118

1 INTRODUÇÃO

A locomotiva já não canta mais pelo sertão, como fazia quando seguia o caminho até o porto. Mandaram arrancar sua estrada de ferro, restando apenas a praça vazia, as moças, as flores, as janelas e os quintais. Tudo que resta está agora na lembrança de um velho maquinista. Afinal, o conceito de memória ferroviária, conforme Matos (2010), não se resume apenas aos objetos físicos, como as estações e os trilhos, pois extrapola o âmbito material e abrange tudo aquilo que está ligado à ferrovia, inclusive os enunciados dos grupos sociais e os sentimentos dos indivíduos envolvidos no meio.

Relatos, peças teatrais, músicas, textos literários e filmes sobre a ferrovia demonstram que ela fez parte da vida de milhares de pessoas e que, atualmente, permanece no imaginário da população como algo deteriorado, especialmente por assim se manifestarem nestas representações simbólicas (PROCHNOW, 2014, p. 22). Dentre as canções que abordam o tema, Ponta de Areia, de Milton Nascimento e Fernando Brant, foi a responsável pelo meu primeiro contato com a imagem das ferrovias em ruínas. O título e a letra dessa composição fazem referência à cidade que foi praticamente abandonada depois que a Bahia-Minas, estrada de ferro que passava por lá, foi desativada. Com apenas dez versos, é capaz de expressar como a falência do transporte ferroviário no Brasil provocou mudanças urbanas, além de fragmentações sociais, culturais e históricas (BALDAM; LEONELI, 2018, p. 15).

Relacionei o repertório de Milton Nascimento, sobretudo a música já citada, à existência de um trem chamado Sonho Azul, que percorreu trilhos do Ceará no século passado e que foi homenageado em 2018 pelo Grupo Manada de Teatro, por meio do espetáculo Expresso Sonho Azul¹. Além disso, alguns parentes meus — em especial minha mãe — já me contaram relatos sobre viagens neste trem, o que me instigou a desenvolver um curta-metragem de animação, linguagem que estudo, em que o referido comboio azul celeste é um dos personagens principais.

Deste modo, neste trabalho disserto sobre a narrativa da animação que desenvolvi partindo do sentimento provocado por “Ponta de Areia”, música que trata sobre memória ferroviária. Para tanto, tomei um caminho transdisciplinar, em que os trilhos atravessaram

¹ **Expresso Sonho Azul – uma Manada em trânsito | Porto Iracema das Artes.** Disponível em: <<https://portoiracemadasartes.org.br/expresso-sonho-azul-uma-manada-em-transito/>>. Acesso em: 12 jun. 2023.

conceitos como história, memória, modernidade, ficção e tempo. Estes, por sua vez, concentram-se nos capítulos deste trabalho, os quais prefiro chamar de **Estações**, que dão ao texto uma dimensão espacial e que existem parcialmente como fragmentos de uma memória criadora.

Tendo em vista que a memória envolve temporalidades que não são lineares ou cronológicas e que, na verdade, consiste em uma narrativa articulada com o hoje (PORTELLI, 1997), resolvi brincar com ela, no tempo e no espaço. Assim, pode não parecer tão bem delimitado, tanto aqui na introdução como nas estações ao longo do texto, o que é a minha pesquisa, o que é a animação criada a partir dela, o que é a história do Sonho Azul e o que é a narrativa que criei para ele. Tal sentimento pode acontecer enquanto desenvolvo e referencio as ideias presentes nas minhas fontes de pesquisa — livros, filmes e entrevistas. Ouso dizer que essa forma de estruturar o texto foi inevitável devido à natureza teórico-prática desta pesquisa, que se concentra em falar sobre a criação de um curta-metragem de animação. Devo frisar contudo que, embora essa indefinição faça parte do texto, há um esforço para que isto não o torne incompreensível.

Eu poderia ter elaborado um trabalho convencional, que discutiria os conceitos de forma capitular, mas não fiz justamente por transitar entre os campos da ficção e da memória, além de considerar mais adequada esta forma de apresentar, neste texto, aquilo que aconteceu durante o desenvolvimento desta pesquisa. Assim, achei melhor buscar uma forma poética, na qual fico livre para articular fontes da literatura com minha própria criação. Deste modo, lidei com os conceitos de uma maneira ensaística, que virou um processo criativo em si. O resultado foi este ensaio do campo da estética, elaborado em um processo dialético, no qual fui escrevendo sobre o curta-metragem e compreendendo a obra no próprio escrever. Cada Estação foi feita de modo separado e, ao organizá-las aqui como uma unidade, tive uma visão panorâmica do que foi meu próprio processo. No final das contas, este trabalho consiste em uma tentativa de explicar que processo foi esse e como foi realizado.

No início do mestrado, parecia-me importante entender como a criação do curta-metragem de animação que eu estava criando poderia tangenciar e expressar lugares, movimentos e conhecimentos, permitindo, como afirma Silva (2021), que se tenha acesso à experiência social e cultural, além de um imaginário coletivo, relacionado à memória ferroviária cearense. Por outro lado, perguntava-me de que maneira a pesquisa bibliográfica e fílmica influenciariam o processo de criação do filme que estava para relizar.

Para contemplar estas questões na minha pesquisa, comecei selecionando 18 trabalhos — entre artigos, teses e dissertações — sobre memória ferroviária cearense, que

estavam disponíveis em bancos de dados abertos, os quais tinham uma abordagem própria das ciências humanas, cujo período de análise variava entre recortes temporais dos séculos XIX e XX. Deste conjunto, apenas quatro faziam menção ao Sonho Azul: Lopes (2017), que se detém na educação dos ferroviários, Almeida (2009), que discorre sobre o movimento grevista dos trabalhadores da ferrovia, Bandeira (2019), que discute um projeto atual de estrada de ferro, e Reis (2008) que, por meio da oralidade, interpreta as lembranças que os entrevistados, moradores da cidade do Crato, reinventaram sobre o trem, refletindo as relações e enredos que aconteciam fora dos trilhos.

Em todas as citações, o comboio passa rapidamente pelo texto, de forma periférica. Nelas, o trem azul celeste aparece para abordar a relação que os autores têm com a memória ferroviária: foi o Sonho Azul que lhes proporcionou a primeira, a inesquecível ou uma das poucas experiências nesse universo. No meu caso, também foi o que motivou o olhar para esse passado, assim como para o desenvolvimento deste projeto.

O memorialista cearense Hamilton Pereira conta que o Sonho Azul foi inaugurado em 1975 e circulou por aproximadamente dois anos (METROFOR, 2018). Já Reis (2008, p. 89) diz que o comboio começou a rodar na década de 1960. Esses registros, além de possuírem informações díspares, acabam por fazer uma imagem embaçada do Sonho Azul, desafio que pode gerar, por um lado, dificuldades para a pesquisadora, mas que, por outro, motiva a ficcionista, cujo objetivo é construir um mundo narrado.

O curta que desenvolvi se chama **Tempo Trem** e, até o momento, foram elaborados roteiro, *designs* de cenários e personagens, *storyboard*, que demonstra a narrativa em imagens, e o *animatic*², espécie de *storyboard* em formato de vídeo, cuja pretensão é determinar definitivamente a duração dos acontecimentos e das ações dos personagens (NESTERIUK, 2011).

Para o trabalho prático, comecei por fazer versões de roteiros. Foram três desde que comecei o mestrado e, para cada uma delas, fiz dois ou três argumentos, ou seja, a escrita em prosa do roteiro, antes da formatação em roteiro mesmo, para estruturar a história de forma mais resumida. Após reconhecer que o roteiro tinha um limite para me permitir planejar e visualizar uma narrativa visual, fiz os rascunhos das cenas para depois coloca-los em movimento, em um *software* próprio para edição e montagem. Deste modo, foi possível planejar cenas, cenários, personagens e suas falas, sons do ambiente e trilha. Mas óbvio, nada disso

² O referido *animatic* pode ser visto acessando o link: <https://drive.google.com/file/d/1mz69PDJsqpY095G4JAf6PUqse7Ezo7rT/view?usp=sharing>.

ocorreu em linha reta e, de modo cíclico, voltava sempre para a pesquisa — para as entrevistas e para as leituras —, que me ajudou a caminhar, a voltar alguns passos quando necessário e a seguir em frente. As entrevistas fiz antes de definir qual seria a narrativa e as leituras fiz durante todo o processo de criação.

Vale dizer que a maioria das imagens que trago neste trabalho não foram elaboradas ou finalizadas por mim. A realização de um filme dificilmente é um trabalho concentrado nas mãos de apenas um autor e com *Tempo Trem* não foi diferente, já que a produção envolveu diferentes profissionais, cujo trabalho foi norteado pela minha direção. Antes de chegar no resultado do *animatic* que temos hoje, elaborei vários rabiscos como *storyboard*, os quais considero pouco inteligíveis, e os coloquei em movimento, por meio de testes feitos em editores de vídeo. Quando cheguei em uma versão satisfatória para mim, chamei meu colega Guilherme Cavalcante, que tem experiência no mercado de séries de animação e *games*, para ser o diretor de arte do curta.

Tenho certeza de que foi a arte dele que nos ajudou a conseguir financiamento para o filme e, sem a sua colaboração, contando apenas com a minha habilidade com desenho, o resultado seria outro. Compreendo que realização de um curta-metragem pode ser uma oportunidade para desenvolver estéticas consideradas mais transgressoras, menos palatáveis para o mercado. Porém, não era meu desejo. Desde a criação do roteiro até a construção da arte, mantive a vontade de fazer um filme que fosse capaz sensibilizar uma pessoa como minha mãe, que não é muito envolvida com audiovisual, mas cujas lembranças impulsionaram esse trabalho artístico.

Como disse, as paradas da Estrada de Ferro que atravessam este trabalho são frutos de experiências separadas, que me propiciaram muitos começos, assim como me abriram diferentes caminhos e possibilidades de pontos finais. Cada uma tem seu próprio início, meio e fim, ao mesmo tempo em que aqui funcionam como partes elementares de um todo coeso.

A primeira delas é a **Estação da Memória**, de onde partiu a pesquisa. Lá, traço um histórico sobre as ferrovias cearenses, discorro sobre memória e narrativa e, no ponto **Buriti final e os do caminho**, exponho as entrevistas que realizei com personalidades importantes que marcaram a história do trem no Ceará: Huberto Cabral, conhecido com o “memória de elefante do Crato”, e o maquinista aposentado Cícero Monteiro³. Aqui, discuto as memórias dos entrevistados com trabalhos correlatos, mas buscando trazer as entrevistas na íntegra, dando

³ Entrevista publicada nos Anais do 31º Encontro Nacional da ANPAP, disponível em <https://www.even3.com.br/anais/ivencontroregionalanpape/473894-conhecendo-o-maquinista-e-seus-trens--entrevista-para-o-desenvolvimento-de-uma-animacao/>

mais espaço à fala dos entrevistados do que a minhas reflexões. No ponto seguinte — **Os trilhos de Tempo Trem** —, ao contrário, misturo passagens das entrevistas, que aparecem de modo mais fragmentário, com as imagens do trem de ferro na literatura e outras representações simbólicas e memorialísticas, enquanto conto como a narrativa do curta-metragem dialoga com as referências apresentadas. O grupo de entrevistados tem uma composição ampla e diversa, pois participam dele desde antigos trabalhadores ferroviários a parentes meus.

A parada seguinte, obrigatória para uma pesquisa em que convergem o cinema e a máquina férrea, é a da Modernidade. Assim, é possível chegar à **Estação da Modernidade**⁴, estação fantasma, cuja aparição fugaz me provocou sensações que algumas vezes me guiaram ao longo do meu percurso criativo e, em outras, ajudaram-me a organizar, partilhar ou colocar em palavras o que eu já sentia. Nesta Estação, foco na relação Trem – Cinema – Modernidade e como a literatura que a cerca conversa com meu processo de criação.

Assim como o ponto de partida de Hardman (1991) — um brinquedo de parque de diversões, um trem-miniatura — pode parecer no mínimo incorreto falar em modernidade no Ceará e no Brasil, trazendo o trem como figura-símbolo de otimismo tecno-industrial e sua estação como formação de um espaço moderno aqui. A permanência da Estação da Modernidade neste trabalho, contudo, mira no ponto de chegada do autor: a análise do dilaceramento dessas convicções e imagens do progresso a partir das fantasmagorias e ruínas que deixaram no espaço urbano.

Hardman (1991) passa os capítulos iniciais de sua tese falando das exposições universais, das passagens parisienses e da arquitetura do vidro e do ferro das estações de trem antes de chegar no espetáculo trágico de um neocolonialismo que, sob capa do universalismo e da paz internacional, concretizava, na segunda metade do século passado, com suas seguidas pressas de conquista, uma espécie de delírio progressista arquetípico, volta e meia ressuscitado pelas camadas dirigentes brasileiras, como ocorreu no governo militar. Na sua análise sobre a construção da Madeira-Mamoré, estrada de ferro na selva amazônica, o autor recupera uma memória histórica de contingentes de operários, oriundos de vários países e regiões do Brasil, que, sob um regime militar de trabalho, morreram ou sofreram uma perda radical de identidade e de referenciais, em troca de uma frágil vitrine moderna para o país.

Foi a viagem no Trem Fantasma de Hardman (1991) que inspirou a estrutura da Estação da Modernidade, capítulo que, caso se detivesse mais em desenvolver conceitos do que na minha prática artística, poderia tratar com mais profundidade diversos tópicos,

⁴O referido capítulo foi aceito para ser apresentado como trabalho no 8º Congresso Internacional de Arte, Ciência e Tecnologia e Seminário de Artes Digitais 2023, no Grupo de Trabalho 2 — Imagem, Edição e Tecnopoéticas.

principalmente o que realmente significava a construção de vitrines modernas na periferia do capitalismo: expansão e ocupação neocolonial. Também o curta, por mostrar o que significa o trem na visão de um menino que sonha em se tornar maquinista, pode ter ficado mais próximo do ponto de partida de Hardman (1991), ou seja, da exaltação da estação de trem e da locomotiva, fortes representantes da modernidade. Desenvolver melhor o lado mais trágico desta viagem poderia transformar tanto esta dissertação como o curta-metragem em trabalhos diferentes. Esta não é minha intenção aqui, mas pretendo investigar mais sobre essa questão em trabalhos futuros.

Estive mergulhada nas narrativas e memórias que reuni e me liguei a elas para poder criar a narrativa do curta-metragem. É na **Estação da História** que descrevo este percurso de criação, desde o surgimento da ideia até as primeiras e últimas versões de roteiro, *storyboard* e *animatic*, passando pelas referências que formaram minha bagagem. Lá, é possível notar que considerei o conteúdo das outras Estações e o que já foi explorado sobre memória ferroviária por outras áreas das ciências humanas, sem me limitar a elas. Afinal, “a arte não reproduz o visível; ela torna visível”. Ao comentar sobre esta frase enquanto falava sobre como deve ser o trabalho dos antropólogos, Ingold (2012, s/p) complementa, sem deixar de falar do artista: “o papel do artista não é reproduzir uma ideia preconcebida, nova ou não, mas juntar-se a ela e seguir as forças e fluxos dos materiais que dão forma ao trabalho.”

Por fim, no ponto **Entrevista-jogo** relato o primeiro passo para o desenvolvimento de uma narrativa interativa, realizada entre mim e minha mãe, que integra o artigo do “Dossiê Temático: As artes digitais e seu amplo campo - Parte II”, publicado no Volume 18, Número 2 (2022) da Revista Texto Digital - ISSN 1807-9288 .

Para realizar o estudo das entrevistas que registrei, interessou-me o método de pesquisa focada no sujeito, assim como o conceito de pesquisa *study up*, pois rejeitam o distanciamento dos “objetos de pesquisa”. Como discorre Kilomba (2019), “minha posição como intelectual não é a de um sujeito distante olhando para seus ‘objetos pesquisados’, mas sim de uma ‘subjetividade consciente’. Por esse motivo, optei por elaborar uma interpretação dos relatos fenomenológica ao invés da abstrata, para não impor a objetividade à subjetividade destas experiências (KILOMBA, 2019). Inclusive, nas entrevistas transcritas aqui, conto as memórias ferroviárias que me foram narradas no formato de uma escrita literária.

Além dos autores já citados, outra leitura importante foi a do historiador Ginzburg (1989, p. 150), quando ele discorre sobre o paradigma indiciário: método interpretativo centrado sobre resíduos, detritos ou refugos, normalmente considerados dados marginais e negligenciáveis, que, pelo contrário, são capazes de decifrar uma realidade opaca, impossível

de ser reproduzida ou alcançada por inteiro. Felizmente, pode ser imaginada por meio de sinais e indícios localizados em “zonas privilegiadas” (GINZBURG, 1989, p. 177) que nos dão a possibilidade de recriá-la e narrá-la. Ginzburg (1989, p. 168), inclusive, cita a provável origem do paradigma sobre o qual disserta: “a fábula ou conto oriental dos três irmãos que, interpretando uma série de indícios, conseguem descrever o aspecto de um animal que nunca viram”.

O autor destaca ainda algumas formas de saber que considera mais ricas do que qualquer codificação escrita, as quais derivam da concretude da experiência e não se submetem como instrumento da abstração: a viva voz, os gestos, os olhares, as sutilezas não-formalizáveis, sequer traduzíveis em nível verbal (GINZBURG, 1989, p. 167). Foram estes elementos que desejei valorizar neste percurso.

Também procurei me orientar pelos métodos da improvisação e do conhecimento peregrino, integrado longitudinalmente, definidos por Ingold (2012; 2015), visando pesquisas em antropologia. Para o autor, os mundos narrativos são tecidos por inúmeros fios capazes de alinhar o que foi experimentado com o que foi lembrado e ainda sobrevive na memória. Uma narração, mesmo diante das ruínas, traz o que sobra, faz-nos lidar com os restos. Quando essa rememoração se monta na escrita, ela se apresenta como uma forma de tocar o passado no presente, ainda que com solavancos e incompletudes. São camadas de tempo que permitem que tenhamos acesso às dobras da sociedade e das relações que ela sustenta.

O mundo narrativo (...) trata-se de um mundo de movimento e devir, no qual qualquer coisa – capturada em lugar e momento determinado – envolve dentro da sua constituição a história das relações que a trouxeram até aí. Em um mundo assim, podemos compreender a natureza das coisas apenas assistindo as suas relações, ou em outras palavras, contando suas histórias (INGOLD, 2015, p. 236).

Neste trabalho, discorro sobre um mundo narrativo, partindo da criação de um curta-metragem de animação em desenvolvimento. Portanto, a escrita está alinhada a imagens que, segundo Assmann (2011), materializam espaços de recordação e carregam os territórios da memória: aquilo que foi experimentado e precisa sobreviver. A autora — que em sua obra desenvolve os tipos de memória, as mídias memorativas dos espaços de recordação e os suportes de conservação da memória — fala que as metáforas da escrita, por meio da fixação sígnica, estabelecem uma permanente legibilidade e disponibilidade do conteúdo da memória, negligenciando a alternância de presença e ausência que compõe a estrutura da recordação (ASSMANN, 2011, p. 166). Contudo, embora este seja um trabalho escrito, pretendi, tanto aqui quanto na obra audiovisual a ser criada, justamente me aproximar dessa estrutura da recordação, que não é nem presença nem ausência permanente (ASSMANN, 2011).

Em sua aula inaugural para a disciplina de Semiologia, ou de teoria dos sinais, Barthes (1977, p. 19) afirma que, quer ao ensinar, quer ao escrever, o método fundamental é justamente a fragmentação e a digressão ao expor, como se o texto nos levasse a uma excursão. E foi essa minha intenção: aproximar o texto de uma viagem, manifestando o conhecimento no próprio movimento de lugar a lugar, peregrinando. Não optei pelo conhecimento integrado através da adequação de particulares locais em abstrações globais (INGOLD, 2015, p. 228). Assim, defendo que a integração do conhecimento, em suma, não ocorre “para cima” dos níveis de uma hierarquia, em que é separado e montado dentro de um sistema abrangente de classificação, indiferente aos contextos em que foram encontrados. Como se manifesta nas Estações e nas entrevistas, o conhecimento vem à tona “ao longo” dos caminhos que me levaram de um lugar a outro dentro da matriz desta viagem (INGOLD, 2015, p. 235). Desse modo, reitero: arrisquei-me a manifestar nas Estações presentes neste documento, que se detém no meu processo criativo, os métodos da improvisação e do conhecimento peregrino, integrado longitudinalmente, definidos por Ingold (2012; 2015).

De acordo com Ingold (2012), a improvisação, que realizei, é seguir os modos do mundo à medida que eles se desenrolam, e não conectar, em retrospecto, uma série de pontos já percorridos. Para explicar melhor, o autor cita Deleuze e Guattari, que descrevem: é como "juntar-se ao Mundo, misturar-se a ele", ou como a vida que “se desenrola ao longo dessas linhas-fios; eles a chamam de "linha de fuga", e por vezes "linhas de devir".

Como Deleuze e Guattari, temos que seguir esses fluxos, traçando os caminhos através dos quais a forma é gerada, aonde quer que eles nos levem. Quarto, devo determinar o sentido específico no qual o movimento por esses caminhos é criativo; isso implica ler a criatividade "para frente" enquanto uma reunião improvisada com processos formativos, ao invés de "para trás" enquanto abdução, a partir de um objeto acabado, até uma intenção na mente do agente (INGOLD, 2012, s/p).

Já peregrinar é ir a um lugar por causa de uma história, até se deparar com outra que o conduzirá para uma próxima, mais adiante (INGOLD, 2015, p. 238). Longe de ser acessório à coleta de dados, processados ponto a ponto para depois se transformarem em conhecimento, é o próprio movimento ao longo do caminho entre um ponto e outro a maneira de se conhecer. “A peregrinação produz uma compreensão prática do mundo da vida ‘longitudinalmente’ integrada. Esse conhecimento não é nem classificado nem enredado, mas malhado” (INGOLD, 2015, p. 228).

Essa malha constituída de fios vitais é semelhante a uma rede de transporte, mas, para Ingold (2015, p. 224), elas não podem ser confundidas entre si. Isto porque, na rede de transporte, o movimento é reduzido ao puro deslocamento mecânico e anseia uma velocidade ideal, com a qual o caminho entre um ponto e outro não custa tempo algum, pois a meta é evitar

esse tipo de desperdício. “Conectando pontos em uma rede, ou “ligando os pontos”, o viajante em potencial pode virtualmente chegar ao destino, mesmo antes de partir. (...) No entanto, na prática, é preciso tempo para chegar lá, mesmo pelos meios mais rápidos” (INGOLD, 2015, p. 225). Não existe transporte perfeito.

Como toda viagem é movimento em tempo real, uma pessoa nunca pode ser exatamente a mesma, na chegada em um lugar, que era quando partiu: alguma memória da viagem permanecerá, ainda que atenuada, e, por sua vez, condicionará o seu conhecimento do lugar. Podemos querer que fosse de outra maneira: assim, cientistas são rotineiramente aconselhados a não permitirem que as agruras da obtenção de acesso a locais de campo invadam as suas observações, porque isso pode distorcer os dados coletados e comprometer sua objetividade. Na objetividade total é um ideal tão impossível quanto o transporte perfeito, ou mesmo a máquina perfeita. Não podemos ir de um lugar ao outro saltando o mundo (INGOLD, 2015, p. 225).

Ingold (2012, s/p) traz à tona a imagem de uma malha de linhas ou uma textura quando disserta sobre a produção de conhecimento e a observação da vida: “fluxos e contrafluxos, serpenteando através ou entre, sem começo nem fim (INGOLD, 2012, s/p). Ginzburg (1989, p. 170), por sua vez, também cita a imagem da costura, mais relacionada ao tapete, composto por fios e desenhos cuja coerência é verificável ao permitir que os olhos o percorram em várias direções, buscando pistas, rastros, sinais e indícios que permitam decifrá-lo. Essa ideia, que constitui o ponto essencial do paradigma indiciário ou semiótico, penetrou nos mais variados âmbitos cognoscitivos, modelando profundamente as ciências humanas, que permaneceram solidamente ancoradas no qualitativo (GINZBURG, 1989, p. 165).

Neste conjunto está a história, irremediavelmente ligada ao concreto, às ciências sociais, e que “nunca conseguiu se tornar uma ciência galileana.” (GINZBURG, 1989, p. 156). Isto porque, nesta acepção de ciência (galileana ou moderna), o grau de cientificidade, decrescia à medida que se passava às propriedades individuais. “Assim, quanto mais os traços individuais eram considerados pertinentes, tanto mais se esvaía a possibilidade de um conhecimento científico rigoroso” (GINZBURG, 1989, p. 163). Tal tendência que apaga o individual do objetivo é diretamente proporcional à distância emocional do observador, o que fez Ginzburg (GINZBURG, 1989, p. 178) questionar se este tipo de rigor é inatingível e até indesejável para determinadas formas de saber:

(...) ou, mais precisamente, a todas as situações em que a unicidade e o caráter insubstituível dos dados são, aos olhos das pessoas envolvidas, decisivos. (...) Em situações como essas, o rigor flexível (se nos for permitido o oxímoro) do paradigma indiciário mostra-se ineliminável. Trata-se de formas de saber tendencialmente mudas - no sentido de que, como já dissemos, suas regras não se prestam a ser formalizadas nem ditas. Ninguém aprende o ofício de conhecedor ou de diagnosticador limitando-se a pôr em prática regras preexistentes. Nesse tipo de conhecimento entra em jogo

(diz-se normalmente) elementos imponderáveis: faro, golpe de vista, intuição (GINZBURG, 1989, p. 178).

“A influência exercida mesmo que indiretamente por um paradigma como o galileano tendia a subordinar o estudo dos fenômenos anormais à pesquisa sobre a norma, a adivinhação ao conhecimento generalizante da natureza” (GINZBURG, 1989, p. 164). No sentido contrário a este paradigma, caminham os métodos da improvisação e do conhecimento peregrino, integrado longitudinalmente, definidos por Ingold (2012; 2015), dos quais busquei me aproximar. Por este motivo, não segui uma determinada regra ou um método pré-existente. Na verdade, segui diferentes métodos e fui adaptando cada um a partir das necessidades que sentia no decorrer do processo.

Sobre o ofício dos historiadores, Ginzburg (2007) comenta que as narrativas históricas, no intuito de representar a realidade, apresentam empréstimos recíprocos, hibridismos e elementos comuns aos das elaborações artísticas, cujo cerne é formado pela mistura de realidade e ficção, verdade e possibilidade. Desta maneira, com o presente trabalho, penso que consegui propor a produção de subjetividade e não a de um conhecimento universal. Ao mesmo tempo, foi possível tangenciar e compreender a memória histórica e coletiva da ferrovia cearense por meio dos universos ferroviários particulares de cada relato registrado aqui.

2 ESTAÇÃO DA MEMÓRIA

Então, na hora mesmo em que registrei aquilo na cabeça, “arranjei” um pouco as coisas. Aí, a cada vez que “lembrava”, arranjava mais um pouco. E de forma diferente a cada vez, porque a invocação de uma lembrança serve sempre pra responder a uma mesma pergunta: O que foi isso que de fato aconteceu? E o “isso” se transforma sempre que aquele que o invoca se transforma. Aí chegou a hora de escrever a respeito daquele “isso”. Que não era mais aquele, nem eu. (...) Você resolve passar um mês no Cariri. Acha que isso será uma experiência importante. Toma nota de tudo. E escreve um livro chamado *Minhas barbas no Cariri*. Só que: Você mediu a experiência com um caderninho. Então o mais provável é que não tenha havido experiência importante alguma. O caderninho impediu. O caderninho também impediu o esquecimento. Quer dizer, não houve hierarquização emocional aí. Ficou tudo a mesma coisa. Ou então, outra possibilidade: Você resolve escrever sobre um fato histórico, ou pelo menos coletivo. Bem, prepare-se para aceitar o componente pesadamente ideológico dessa “memória”. Aí não é mais lembrança, sempre pessoal, é memória, é construída. Mais uma possibilidade, a lembrança-indicial: A madeleine proustiana é um índice psíquico. O casarão onde você morou em criança é objetivo. Ambos requerem pesquisa. O que mesmo aconteceu? E toca a procurar documentos, testemunhas. Bem, nada disso me serve. Não gosto de histórias completas, com sentido claro que pode me estar sendo imposto.” (VIGNA, 2016).

2.1 As ferrovias cearenses

No Brasil, as concessões para a construção de ferrovias aconteceram a partir de 1835 e, como observam Pereira e Muniz (2011), foram edificadas sem plano de viação, com quilômetros de linhas férreas isoladas, antieconômicas e desordenadas, por conta dos compromissos políticos. Com a finalidade de beneficiar áreas de fazendeiros ou cidades controladas por oligarquias, o governo desenvolvia trilhos que não obedeciam ao traçado original do plano estabelecido no projeto. Segundo os autores, o desenvolvimento da ferrovia no Brasil, em geral, foi uma guerra com várias frentes de batalha, ora contrariando, ora contemplando interesses e, às vezes, extravasando o campo político-institucional.

O Ceará não fugiu dessa lógica e, em 1870, quando as ferrovias já estavam em decadência fora do país (GALVÃO, 2019), chegaram na província. Com a intenção de ligar a capital ao maciço de Baturité, foi criada a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, estendida até o Cariri, que ainda hoje é cantado como um oásis em meio a uma terra seca. Contudo, apesar da paisagem verdejante e do azul dos olhos d’água proporcionados pela proximidade com a Chapada do Araripe, Reis e Irffi (2016) destacam que esse discurso tem uma construção histórica e, na verdade, foi forjado no âmbito de disputas sociais, como a tentativa de atrair os trilhos da Estrada de Ferro de Baturité para a região.

E assim como o Cariri se manifesta constantemente nas nossas expressões culturais, o trem também se apresenta em suas diversas versões: o Pagador, o Fantasma, o que levava as cartas, o do algodão, o da Seca, o Expresso Asa Branca, o Sonho Azul... Esses vários nomes

demonstram aquilo que afirma o historiador Hobsbawm (2012), quando escreve que nenhuma inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular, e que ainda hoje continua a ecoar nas músicas, na arquitetura, nos ditados populares e no cinema, embora, no Brasil, não esteja mais presente em sua forma material.

Após o golpe militar de 1964, teve início o declínio da ferrovia nacional enquanto meio de transporte de passageiros, assim como uma nova fase administrativa da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), com a nomeação de um interventor presidente que, nos primeiros dias de sua gestão, suspendeu o tráfego ferroviário em mais de 1000km, e o transporte de passageiros em cerca de 300km. No meio operacional, as locomotivas a vapor, que tinham 4 décadas de uso, ficaram obsoletas, os carros e os vagões não mais se apresentavam em quantidade suficiente para as necessidades mínimas de transporte, os cuidados com a linha permanente foram negligenciados e, sem a devida manutenção, os dormentes dos trilhos ficavam desgastados⁵, o que ocasionava acidentes (PEREIRA; MUNIZ, 2011, p. 38).

A partir dessa década, o transporte ferroviário perdeu espaço para as rodovias de asfalto. Como consequência, grande parte da riqueza nacional, antes destinada ao transporte ferroviário, foi transferida para o caminhão, acarretando incalculáveis prejuízos para a economia brasileira. Além disso, as estradas de ferro que eram encampadas e administradas pelo governo federal ou estadual, antes o mais importante meio de transporte do país, passaram a servir apenas para interesses políticos, funcionando como verdadeiros balcões de emprego (PEREIRA; MUNIZ, 2011, p. 41)

No Ceará, Oliveira (2013) conta que os anos 1960 também marcaram o fim definitivo das máquinas a vapor, com a tímida chegada das Diesel-Elétricas, que no início se apresentavam apenas em quinze unidades e não eram capazes de suprir as necessidades da rede. Mas, poucos anos depois, vieram outras, o que levou as Marias-Fumaças a serem desativadas e postas em locais designados para tal fim, onde se amontoavam, esquecidas, cercadas pelo mato e atacadas pela ferrugem.

Nos últimos meses do de 1962, foram vendidas no quilo, como ferro velho. Em janeiro de 1963, seus pedaços foram embarcados em um navio, de onde deram um último adeus às estradas de ferro cearenses e ao território onde conquistaram admiração enquanto passavam.

⁵Dormentes são as peças retangulares colocadas transversalmente à via férrea e sobre as quais ou trilhos assentam e são fixados, este item tem como objetivo não permitir que a bitola se alargue, ou seja, manter a bitola em seu tamanho padrão, e também tem como objetivo suportar os esforços aplicados pelo trilho e dissipá-los sobre o lastro. BRASIL FERROVIÁRIO. **Dormentes**. Disponível em: <https://www.brasilferroviario.com.br/dormente/>. Acesso em: 03 ago. 2022.

Restou a saudade de seus gaitados, os apitos roucos que quebravam o silêncio daqueles sertões, sonoridade tristonha que acompanhava o povo daquelas plagas (OLIVEIRA, 2013, p. 163). “Os diretores da época não tiveram a iniciativa de conservar umas duas ou três locomotivas daquelas, como a 400, a rainha delas, e outras também grandes, para ficarem expostas em um museu, como fizeram outros países e mesmo alguns Estados brasileiros.” A única que sobreviveu foi a cafuringa 30, a menor das Marias-Fumaça (OLIVEIRA, 2013, p. 228).

2.2 Memória e Narrativa

Em sua obra, o historiador Pierre Nora (1993) conta que lugares de memória são restos e falamos em memória quando ela não existe mais, quando há uma ruptura com o passado que, embora esfacelado, ainda deixa vestígios que são suficientes para que se possa colocar o problema de sua encarnação. Uma continuidade residual, disposta em certos locais, que só são lugares de memória porque não há mais meios de memória. Se ainda habitássemos nela, não seria necessário consagrar-lhe lugares. O gesto mais cotidiano seria ainda repetido e realizado com sentido, mas como a lembrança não vem mais de modo espontâneo, precisamos dos lugares de memória.

Como em Laudômia, uma das cidades que Calvino (1990) descreve no seu livro *As Cidades Invisíveis*: para se sentir segura, a cidade dos vivos precisa procurar na dos mortos a explicação de si própria, apesar do risco de encontrar explicações a mais ou a menos. As cidades que poderiam, mas não existiram. A cidade dos vivos precisa conhecer-se, saber o que a cidade dos mortos comunica de sofrimentos, irritações, ilusões, sentimentos, para ficar com tudo arquivado, posto em ordem, livre do acaso. “Como não ler nessas bulas do passado que nos fornecem tantos estudos de micro história, a vontade de igualar a história que reconstruímos e a história que vivemos? Memória-espelho, dir-se-ia, se os espelhos não refletissem a própria imagem” (NORA, 1993).

Em *A Invenção do cotidiano*, em que Certeau (1998) analisa os modos com que as pessoas individualizam a cultura de massa, de maneira que alteram inclusive planejamentos urbanos para se apropriar deles, o autor comenta sobre os processos por meio dos quais a cidade dos vivos seleciona as versões e os lugares das cidades dos mortos que vai lembrar ou esquecer. Nas relações entre práticas espaciais e práticas significantes, o crível, o memorável e o primitivo designam aquilo que “autoriza” as apropriações espaciais, aquilo que pode se recordar de uma memória silenciosa e fechada. São esses três dispositivos simbólicos que organizam os discursos sobre/da cidade, pois:

Tornam habitável ou crível o lugar que vestem com uma palavra (esvaziando-se do seu poder classificador, adquirem o de “permitir” outra coisa): lembram ou evocam os fantasmas (mortos supostamente desaparecidos) que ainda perambulam, escondidos nos gestos e nos corpos que caminham; e alteram a identidade funcionalista afastando-se dela, criam no próprio lugar essa erosão. (CERTEAU, 1998, p. 186).

Ainda segundo Certeau (1998, p. 183), caminhar pela cidade é “uma experiência, é verdade, esfarelada em deportações inumeráveis e ínfimas”, mas que também inclui o deslocamento pelas relações fundamentais e pelos cruzamentos de grandes êxodos que se entrelaçam e criam o complexo tecido urbano. Este, por sua vez, é produzido por massas que “fazem desaparecer a cidade em certas regiões, exageram-na em outras, distorcem-na, fragmentam e alteram sua ordem no entanto imóvel (CERTEAU, 1998, p. 182).

Assim, a cidade não é feita de zinco, lâminas, degraus, arcos dos pórticos, mas das relações entre as medidas de seu espaço e os acontecimentos do passado. Como em Berenice, onde há uma sucessão no tempo de cidades diferentes, alternadamente justas e injustas. Nela, todas as cidades futuras já estão presentes, contidas uma na outra, “apertadas, espremidas e inseparáveis.” (CALVINO, 1990). Os lugares de memória devem existir, portanto, para que não seja necessário contar o passado, que já estará escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras (CALVINO, 1990). O resultado é “uma cidade transumante, ou metafórica”, que se insinua “no texto claro da cidade planejada e visível” (CERTEAU, 1998, p. 172).

Augé (2012) lembra a fé que Benjamin tinha nos artistas, a partir dos seus comentários sobre as passagens parisienses: que pela sua arquitetura de ferro e de vidro, puderam prefigurar o que seria a arquitetura do século seguinte, como um sonho ou uma antecipação. Será mesmo que estes artistas, que hoje chamamos modernos, aos quais o espaço concreto do mundo serviu de matéria para reflexão, imaginariam, por antecipação, certos aspectos do hoje? “(...) não pelo acaso de algumas intuições felizes, mas porque já encarnavam, excepcionalmente (como artistas), situações (posturas, atitudes) que passaram a ser, em modalidades prosaicas, um bem comum?” (AUGÉ, 2012, p. 88)

Em seu livro, Augé (2012, p. 98) discorre sobre um conceito que nem ele acredita mais⁶ e afirma que “lugares e não lugares misturam-se, interpenetram-se. Opõem-se e se atraem.” Contudo, porque chamar pela sua contraparte se os lugares já são “histórias

⁶O conceito de não-lugar consiste em espaço para a história que se mede em unidades de tempo e onde a atualidade e a urgência do momento presente reinam. Nesse suposto não-lugar, os itinerários não funcionam sem horários, sem quadros de chegada ou de partida, que sempre concedem um lugar à menção dos atrasos eventuais.

fragmentárias e isoladas em si, (...) tempos empilhados que podem se desdobrar mas que estão ali antes como histórias à espera e permanecem no estado de quebra-cabeças, enigmas (...)”? (CERTEAU, 1998, p. 189).

O que impressiona mais, aqui, é o fato de os lugares vividos serem como presenças de ausências. (...) Os demonstrativos dizem do visível suas invisíveis identidades: conclui a própria definição do lugar, com efeito, ser esta série de deslocamentos e de efeitos entre os estratos partilhados que o compõem e jogar com essas espessuras em movimento. “Estamos ligados a este lugar pelas lembranças... É pessoal, isto não interessaria a ninguém, mas enfim é isso que faz o espírito de um bairro”. Só há lugar quando frequentado por espíritos múltiplos, ali escondidos em silêncio, e que se pode “evocar” ou não. Só se pode morar num lugar assim povoado de lembranças (...) (CERTEAU, 1998, p. 189).

“O memorável é aquilo que se pode sonhar a respeito do lugar. Já nesse lugar de palimpsesto, a subjetividade se articula sobre a ausência”, diz Certeau (1998, p. 190) acerca dos lugares. O que lembra outra citação de Augé (2012), quando o autor fala que Chateaubriand⁷, em suas viagens, sabia ver, sobretudo, a morte das civilizações, a destruição ou a insipidez das paisagens, os vestígios enganosos dos monumentos que desabaram onde antes reluziam. Ao ver as ruínas, o viajante de passagem contempla a imagem simultânea da história perdida e da vida que passa, e é o movimento da viagem que o seduz. Sua vontade é a escrita que fixa e reitera a imagem, esse é o propósito de seu movimento. “O ponto de vista ideal, porque acrescenta o efeito do movimento à distância, é a ponte do navio que se afasta (AUGÉ, 2012, p. 83)”. Ao que arrisco: é a estação do trem que vai embora.

Sobre este processo de formulação de uma cidade, lugares de memória ou ruínas por meio de suas narrativas, é possível associar à descrição que Nora (1993, p. 17) faz da memória ao diferenciá-la da história: está em permanente evolução, como também aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, suscetível de longas latências e de repentinas revitalizações. Por ser afetiva e mágica, a memória se constitui de lembranças vagas, telescópicas, globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censura ou projeções (NORA, 1993, p. 17). Há tantas memórias quanto grupos existem (HALBWACHS, 1990) e, reconstruídas com base no presente, as memórias individuais se

⁷François-René de Chateaubriand, também conhecido como visconde de Chateaubriand, foi um escritor e ensaísta francês que escreveu *Mémoires d'outre tombe* (1849-1850). Tal obra pretendia, em uma primeira fase do processo, destacar a trajetória individual do autor, o qual posteriormente inseriu na composição de sua obra uma perspectiva histórica significativa. “O resultado literário desse percurso é uma narrativa híbrida que mescla autobiografia e história.” (GIL, 2015, p. 9).

valem de instrumentos socialmente criados e compartilhados, bem como são moldadas e influenciadas pelo meio social (PORTELLI, 1997).

O receio de um apagamento rápido e definitivo da memória se associa à preocupação com o exato significado do presente e com a incerteza do futuro, a fim de dar ao mais modesto dos vestígios e ao mais humilde testemunho a dignidade virtual do memorável. “Já não lamentamos o bastante a destruição ou o desaparecimento daquilo que nos permitiria saber, por parte dos nossos predecessores, para não cair na mesma recriminação por parte de nossos sucessores?” (NORA, 1993).

Surge, então, a necessidade de se cultivar os lugares de memória e a lembrança, que é uma memória registradora, mas é também passado completo. A preocupação em mantê-la dá diversas possibilidades à imagem e ao cinema:

Se ninguém sabe do que o passado é feito, uma inquieta incerteza transforma tudo em vestígio, indício possível, suspeita de história com a qual contaminamos a inocência das coisas. Nossa percepção do passado é a apropriação veemente daquilo que sabemos não mais nos pertencer. Ela exige a acomodação precisa sobre um objeto perdido. A representação exclui o afresco, o fragmento, o quadro de conjunto, ela procede através de iluminação pontual, multiplicação de tomadas seletivas, amostras significativas. (...) Como não fazer a ligação, por exemplo, entre o famoso “retorno da narrativa” que pudemos notar nas mais recentes maneiras de se escrever a história e o poder total da imagem e do cinema na cultura contemporânea? Narrativa, na verdade, bem diferente da narrativa tradicional, fechada sobre si mesma e com seu recorte sincopado (NORA, 1993, p. 20).

Em seus apontamentos sobre História Oral, Portelli (1997, p. 16-17) afirma que há uma tentativa de representar a realidade não tanto como um tabuleiro, no qual todos os quadrados são iguais, mas como um mosaico. Talvez a melhor imagem para descrever a próxima parada seja a da colcha de retalhos, a qual espero que se constitua em um todo coeso, apesar de tantos pedaços diferentes reunidos. Ademais, busquei manter um tom lírico, tanto nos momentos em que a fala é minha, como naqueles em que a voz é dos entrevistados, a fim de tornar, o máximo possível, a palavra das narradoras e narradores soberana, como na literatura. Valorizei mais as interessantes imagens que as falas criavam do que sua veracidade. Como em qualquer relato em primeira pessoa, podem ser suspeitas, afinal, “não reconheceremos a imaginação a menos que procuremos nos inteirar dos fatos” (PORTELLI, 1997, p. 25). Fossem verdade ou não, deixei que se bastassem, sem maiores explicações. Desse modo, procurei abrir caminho para um trem da memória, que “não percorre os mesmos trilhos por duas vezes, nem por muito tempo. E assim (...) adquire novos tons, cheiros, nuances, sons...” (REIS, 2008, pp. 26-27).

2.3. O Buriti final e os do caminho

A gente inventa de confiar na memória, mas é besteira. A primeira coisa que me vem ao tentar lembrar é que estava escuro e muito frio. Mas uma coisa puxa a outra: no escuro aparece a luz fraca do *kindle* tremulando, eu desafiando a dor de cabeça. Tive vergonha de ligar a luz para não incomodar a menina que tentava dormir ao meu lado. Nossa relação não tinha começado bem. Confundi a ida com a volta e só na segunda é que meu lugar estava marcado ao lado da janela. Confiando na minha cabeça, afirmei que ela estava sentada no meu lugar. A menina me retrucou com uma careta, mas antes que me falasse algo, mamãe me mostrou a passagem. Meu lugar era mesmo o do corredor. Daí a menina, enquanto se manteve acordada, passou a viagem gravando áudios, reclamando do leito. Provavelmente digitou algo sobre a passageira pedante que queria roubar seu lugar e que tentava ler, mesmo nas piores condições. Mas a verdade é que pouco importa essa menina que, se não fosse esse exercício, nem existiria mais. Até porque ela desceu antes, em Quixadá, e eu pude passar o resto da viagem com as pernas quase esticadas, nos dois assentos.

Quando amanheceu, senti o braço dormente e, olhando a pele amassada pelo desconforto, jurei que nunca mais viajaria assim, de madrugada. Claro que a promessa só começaria a valer depois da volta, que foi marcada para o mesmo horário. Da janela, que emanava o calor de um dourado frágil, vi o mato correndo ligeiro pro lado oposto, meio seco e avermelhado. Tive vontade de capturar e me perguntei se o *travelling* ferroviário seria diferente.

Além dos Buritis do meio do caminho, tem também aquele que é o ponto final. É assim que minha família chama a região Crajubar. Chegávamos ao destino de um caminho que eu tentava recapitular sob trilhos, a cidade em que minha mãe cresceu; a que deixou por volta dos 15 anos, pouco antes da morte do pai; e a que voltava para visitar nas férias, na época da chuva, o que lembra bastante a ruptura entre cidade natal/adolescência e cidade grande/mundo adulto, como aquela sugerida ao final de *Os Boas Vidas* (1958), de Fellini. O Crato, capital da cultura letrada (REIS, 2008), *que sempre foi maior que o Juazeiro*, como gosta de repetir meu primo, *mas hoje não chega nem aos pés*.

Mesmo cansada da viagem, aquele era o dia de visitar os lugares, já que era a folga do meu primo, e ele que nos levaria de carro. Mas antes de passar pelos prédios vazios e fechados que deveriam guardar a memória da Cidade, quero falar da memória de um núcleo menor: a casa.

A casa foi de Miguel, o avô que não conheci, Elmar, o tio que já não posso mais fazer nenhuma visita, e Miguelneto, que herdou a casa e o nome. Ainda é estranho falar *Vamos para a casa de Miguelneto*, pois, para mim, a casa sempre foi de Elmar, habitada pelos

fantasmas do meu avô Miguel comendo chuchu com arroz de leite na mesa da sala, e por seus filhos se escondendo em um dos quartos para comer fubá e fazer cócegas uns nos outros para ver se engasgar-se com aquilo matava um de fato. Miguelneto era só um rapaz. O mais velho entre os netos, mas ainda assim, não via ele como homem. De repente, já é o dono da casa.

Talvez isso seja o reflexo da minha presença cada vez menos frequente no Crato. Quanto mais adolescente, menos vontade de se andar com a família. Quanto mais adulta, menos tempo. Percebo agora que, antes desse percurso, a última vez que tinha ido foi para o velório de titio Elmar. E nem nessa época me dei o luxo de parar, levei o computador para ficar trabalhando, nem sei mais em quê. Só assim mesmo para que eu pudesse voltar, com o peso de um compromisso — a pesquisa. Nesta visita, foi a primeira vez que senti o vento frio da chapada do Araripe, que divide o Crato cearense do Exu Pernambucano, mas nem assim estive tranquila. Nem minha mãe, que vive sonhando com seu falecido irmão jogando xadrez na sala, sentado em sua poltrona, e ainda hoje evita ficar sozinha na Casa, com medo dele beliscar seu pé ou fazer alguma outra travessura, como costumava.

Mais um fato interessante sobre a casa, dessa vez que nos liga ao Maquinista, é a Rua. Quando perguntei à Fátima, filha dele, qual era o endereço em que moravam — não sem antes identificar meu sobrenome, exigência que minha mãe insistiu que prevalecia no interior — ela me falou da tal Rua André Cartaxo. Quando repassei para minha mãe, ela tomou um susto. A casa de Miguelneto, que foi de Elmar e de Miguel também ficava na Rua André Cartaxo. Fátima conhecia Elmar, como o resto da cidade, Miguelneto já havia jogado bola na rua com os netos do Maquinista e Ácacia, outra tia minha que não mora mais aqui e também marcou a história dessa Rua, de vez em quando tomava café com a família do Maquinista. Eu poderia continuar a citar as coincidências da lista, mas isso seria uma história para outro trabalho e outro filme.

Mas antes de, enfim, conhecer a casa do Maquinista, passamos por um grande Buriti no caminho.

2.3.1 Huberto Cabral ou Memória de elefante do Crato

Mesmo tendo sido desativado pelo poder público, o trem não consegue permanecer no passado. Ainda mais em relação às memórias daqueles que quase viraram máquina, seguindo as obrigações repetitivas e pontuais da ferrovia. Na conversa que tive com Fátima, a filha do Maquinista, ela me disse que já tinha realizado um trabalho sobre o trem na cidade do Crato também, padrão que percebo em muitos dos trabalhos que tive acesso: grande parte dos autores foram motivados porque tiveram algum parente ferroviário.

Fátima iria mediar nossa conversa, mas estava doente e não pode participar. Passou-me o contato de seu sobrinho e foi com ele que marquei um horário para o encontro com o maquinista, razão principal da viagem. Eu estava bem nervosa, passei o dia todo só esperando o momento de ir. Faltando algumas horas para a entrevista com seu pai, Fátima dá a dica de procurar o historiador Huberto Cabral, dizendo que ela mesma o entrevistou e sabia que ele poderia ajudar bastante. Quando perguntei se meu primo o conhecia, ele mal deixou eu terminar: *ah, esse daí é a Memória de elefante aqui do Crato. Às vezes os radialistas vão falar sobre um acontecimento histórico aqui do Crato e, sem combinar nada, ligam pra Humberto. E o caba lembra tudo, até as datas, como se fosse um livro de história, sem precisar pescar.*

Isso eu pude comprovar. Comentei com Tio Boanerges sobre o Memória de elefante e perguntei se poderia articular um encontro meu com ele, já que, por trabalhar no SEBRAE, conhecia Cabral e todo o Crato. Ao lembrá-lo do historiador, Tio Boana até pediu desculpas por não ter ele mesmo proposto isso, mas disse que poderia corrigir seu erro naquela hora mesmo. Marcou com Huberto Cabral no mesmo instante, pois, como era fim de semana, tanto meu tio teria disponibilidade para acompanhar, como o historiador para ser entrevistado.

Isso abalou um pouco o meu juízo metódico, pois tive medo de me atrasar para a entrevista com o Maquinista. Além disso, a expectativa causava aquela sensação contraditória de querer que chegasse logo e, ao mesmo tempo, que nunca chegasse. Então, adiantar esse nervoso desorganizou meu preparo emocional. Por último, gostaria que houvesse mais tempo para programar o diálogo voltado para esse entrevistado específico. Enfim, por esses motivos, quase deixei a entrevista para depois. Mas minha família e principalmente minha mãe insistiram, dizendo que, na vida, tudo acontece na base do *pei-bufo*, e que não podemos deixar o trem passar. Sabe como é, ele pode não passar uma segunda vez.

Aceitei e, com Cabral, o clima foi o de uma roda de conversas. Como o entrevistado lembrava de muita coisa sozinho, muitas vezes palestrava antes mesmo que eu o estimulasse por meio das perguntas. E quando a curiosidade vinha, todos poderiam comentar. Nessa, como em outras, minha mãe às vezes assumia o papel de entrevistadora, talvez por saber que o trabalho é um pouco dela também. Isso nos levou a alguns constrangimentos, que hoje nos fazem rir ao lembrar. Por exemplo, quando o áudio da entrevista começa, sou lançada de volta para o **dia 12 de setembro de 2021**, e me pergunto se o barulho ritmado do ventilador irá atrapalhar a compreensão das falas de Cabral. No momento da entrevista, não me atrevi a fazer nada, mas minha mãe se adianta: ela desliga o aparelho. O calor toma de conta e o historiador, antes de me responder, liga o ventilador com a mesma firmeza com que minha mãe o desligou. E, depois de um pigarro, começa:

A história do transporte ferroviário aqui no Cariri foi a linha Fortaleza — Baturité — Crato. Aqui no Crato, o trem chegou às 11h do dia 8 de novembro de 1926, trazido pelo então ministro da viação Doutor Francisco Sá, patrono da praça da estação. Além de ministro, foi deputado, senador, e também inaugurou o terminal da estrada de ferro do Crato, um dia depois da inauguração da estação de Juazeiro do Norte, com a presença de altas autoridades, como o governador da época — Desembargador Moreira — e o prefeito do Crato, Zé Alves Figueredo. Foram inauguradas duas estações, a de passageiros e outra de bagagens. Esse dia entrou pra história da estrada de ferro, antes da chamada Rede de Viação Cearense — RVC. Na década de 70, passou a ser ligado à Rede Ferroviária Federal. Foi uma grande festa para a cidade. Era um transporte popular, de massa. Alcançava 600 km, conectando Fortaleza ao Crato. E o movimento ferroviário, tanto de passageiros como cargueiros, mobilizava o comércio e a indústria da região do Cariri.

Naquela época, para o trem de passageiros, havia pernoite em Senador Pompeu. Os trens se cruzavam nessa cidade, os que vinham de Fortaleza e os que vinham do Crato. Depois, esse pernoite mudou para Iguatu, pois havia hotéis melhores lá. Interessante que os passageiros, naquele vexame, às vezes trocavam o trem. O pessoal saía do Crato, pernoitava, pegava o trem errado e voltava para o local da partida. Isso aconteceu várias vezes, tanto em Senador Pompeu quanto em Iguatu.

Para Reis (2008), Cabral relata o mesmo: “(...) esta aglomeração por vezes confundia alguns viajantes que entravam no mesmo trem e acabavam voltando para a cidade da qual haviam saído”. Como narrou o entrevistado:

“(...) quando havia baldeação, né. Então todo mundo... Baldeação porque o pessoal pernoitava, levava as bagagens para os hotéis e de madrugada vinha tomar o outro trem que vinha de Fortaleza, que vinha pro Crato e vice-versa, né. Muita gente perdia o trem porque entrava no mesmo trem que tinha vindo. E houve até um... (rindo). Tinha um senhor aqui que ele nunca tinha viajado de trem e nessa baldeação ele tomou o mesmo trem que veio e voltou pro Crato. Chegou aqui pensando que era Fortaleza e achando tudo parecido com o Crato (REIS, 2008, p. 88).

Um caso parecido ocorreu com meu tio Wandenberg que, ao chegar na Estação no Crato, ouviu dizer que o trem já havia partido. Chegou em casa envergonhado, pensando ter perdido o horário do comboio, até lhe explicarem que o trem havia partido de Juazeiro e estava ainda prestes a chegar no Crato. Então correu de volta para a estação, animado por não ter perdido o bilhete da viagem, e conseguiu pegar seu trem.

Ainda sobre a baldeação nas viagens, Reis (2008) comenta também sobre seu descarte em algumas viagens, após integrar o trajeto Crato-Fortaleza durante anos. Na década de 1950, com a chegada do famoso Sonho Azul, um trem expresso, as viagens noturnas,

ocorridas aos domingos, aconteciam sem pernoites, que só se mantiveram nas viagens durante a semana.

Falando em Sonho Azul, é Huberto quem vê o trem chegar, antes mesmo que eu pergunte. Ouvi empolgada, como se precisasse da prova de que o trem azul que rodou pelo Ceará não era apenas uma invenção da minha cabeça, algo que a pesquisa, a escrita e a criação, solitárias e caóticas, às vezes me fazem pensar. Além disso, experimentei um sentimento parecido com o do ônibus que costumo pegar passando por mim em um momento que não espero por ele — *olha, meu ônibus!* Nesse caso, *olha, meu trem!*

No tempo das Maria Fumaças, que tinha esse apelido porque baforavam a queima da lenha, um dos primeiros maquinistas do Crato se chamava Zé Flor. Saía daqui 4 horas da manhã, pernoitava em Senador Pompeu, Iguatu e Fortaleza. Eram mais de 4 horas de viagem.

Em 19 de agosto de 1951, chegou o trem Expresso Cariri, depois o chamado Sonho Azul. Já veio movido a diesel, deixando para trás a Maria Fumaça. Ele tirava Crato-Fortaleza direto, sem pernoite e com vagões climatizados. Mas isso na primeira classe. Na segunda não tinha, e o preço era mais popular⁸. Nesse momento, as condições da viagem melhoraram e o interessante era que todos esses vagões passaram a ser construídos em Fortaleza, na chamada oficina do Urubu. A máquina que puxava não, essa era importada. Mas os vagões eram fabricados em Fortaleza.

Então, esse trem expresso Cariri e o Sonho Azul viajaram por um tempo. Lá no final da década de 80, suspenderam o trem de passageiros. Uma medida muito drástica, porque um transporte de massa, para o público, não é para dar lucro. O governo tem que assumir. Infelizmente, retiraram o trem de passageiros e ficou só o cargueiro.

“Nessa época, época em que o governo decretou isso, as ferrovias tinha que se locomover por si própria, com seu próprio lucro. Aí foi que depois fizeram a tolice de acabar com a estrada de ferro. Porque a estrada de ferro é que conduz muita mercadoria, mais barato. (...) parece que não tem visão, que implanta as multinacionais com carros mais pesados. Isto é que a gente tem visto na vida das estradas de ferro. Esses outros países fazem é sofisticar e aqui no Brasil é o contrário” (REIS, 2008, p. 198)⁹.

Esse cargueiro levava para Fortaleza o gesso daqui. Na segunda-feira, tinha o chamado trem da feira, que ia de Iguatu até a Paraíba. O tradicional trem da feira. Na terça,

⁸Importante destacar a observação de Reis (2008): “os trens podiam ser os lugares dos passeios, do lazer e da diversão, mas eram também a hora e o local em que as diferenças, ao menos no que diz respeito a poder aquisitivo, eram trazidas à tona.” Ao analisar os preços das passagens, separados entre segunda e primeira classes, principalmente dessa última, constata também que o trem não era só o “transporte de pobre”.

⁹Depoimento do maquinista aposentado Luís Beserra.

tinha o trem das frutas. Saía um trem cargueiro daqui, só de frutas, se abastecia em Baturité e provia Fortaleza. Era uma produção muito grande. Antigamente era o Crato e Baturité que abasteciam Fortaleza e hoje tá o contrário. O que há é importação de frutas e verduras. Havia também outro cargueiro muito importante, que era o que transportava combustível aqui pra região, com terminal no Buriti. Ainda hoje tem certos movimentos nesse sentido. E além de gesso, que eu já falei, havia exportação em larga escala de outros produtos, como mamona, algodão, cerâmica...

Depois de muito tempo, o governo do Lúcio Alcântara construiu o metrô Crato-Juazeiro, de superfície. Reinaugurado no governo de Cid, em 1º de dezembro de 2009, com a intenção de servir para o turismo. Na década de 2000, o município do Crato adquiriu toda a área da RFFSA para criar o centro cultural do Araripe, no local que hoje chamamos de largo da RFFSA. Hoje é um ponto cultural e turístico da cidade, onde já houve vários eventos culturais, artísticos e musicais. Uma área muito importante da cidade porque comporta grande público e tem se desenvolvido. Atualmente, nós temos a exposição de Sérvulo Esmeraldo, um dos maiores artistas do mundo, filho do Crato, nosso primo. Ele começou fazendo exposição aqui, depois foi pra Fortaleza, Rio, São Paulo, França, e outros países. Foi um artista de fama internacional e sua exposição na RFFSA começou agora.

Nesse momento, um pigarro dele interrompe meu passeio. Durante a prosa do historiador, eu caminhava pelo Gesso, local que ficava bem perto da casa do meu avô Miguel, onde o trem que levava esse material fazia a manobra. Minha trajetória vai seguindo a direção indicada por Cabral que, por ser romântica ou talvez bairrista, contrasta com o VLT que vi parado, sem perspectiva aparente de voltar à vida, de frente para uma Estação que servia de muro para as belas artes Sérvulo Esmeraldo, como também de depósito para as bugigangas da cidade, bem no centro dela.

Outro fato interessante, em 1930, foi quando o Luiz Gonzaga, rei do baião, fugiu de casa e tomou o trem do Crato para servir o exército 26 BC de Fortaleza, como corneteiro daquela corporação. Foi para Minas, Piauí e até participou da revolução de SP daquele ano. Depois se projetou como grande intérprete da música sertaneja, como sanfoneiro, no Rio de Janeiro. Depois voltou pro Crato em 1946, de passagem para Exu, quando realizou seu primeiro show no Ceará, no dia 10 de julho de 1946, às 9 horas, lá no Cine Cassino, onde ele lançou o primeiro disco de 78 rotações. Numa face era Baião e na outra Vira e mexe. Ficou essa forte ligação¹⁰.

¹⁰Inclusive, anos depois, um desses trens expressos, que Huberto cita várias vezes, mais moderno e com as locomotivas a óleo Diesel, foi batizado em homenagem ao hino, imortalizado na voz do rei do baião: o Expresso

Huberto precisou beber água e eu, com o *eu-vou-mostrar-para-vocês-como-se-dança-o-Baião* na cabeça, aproveitei para perguntar se outras autoridades andaram de trem e destaquei Padre Cícero, para saber se o historiador me contaria também o que alguns entrevistados de Reis (2008) lhe disseram:

“Em 1926 o primeiro trem que chegou aqui vinha com o Pade Ciço. O trem nesse tempo era puxado a vapor, aí quando foi que o trem chegou, né, a estação cheia de gente, muita gente e o retrato do Pade Ciço assim mesmo perto da caldeira, era puxado a fogo e água, né, e o camarada viu o retrato do Pade Ciço, aí o camarada chegou “ai meu Pade Ciço”, foi beijar e queimou os beijo, os lábio tudim (risos)” (REIS, 2008, p. 103).

Sim, ele também conduziu grandes autoridades. Era o transporte que havia, né. Então vários governadores tiveram aqui no Crato, em vários eventos, vindos de trem. Porque, além dos vagões comuns, tinha uns especiais para as autoridades. Eram muitos eventos aqui no Crato, até mesmo de campanha política. Sim, conduziu Padre Cícero, e por falar nele, foi o próprio quem indicou o local da estação em Juazeiro do Norte, com o objetivo de desenvolver aquela região. Além disso, participou das inaugurações das estações do Cariri, tanto a de Juazeiro como a do Crato, participou da comitiva e fez o percurso entre essas cidades várias vezes.

Depois minha mãe, bem mais ágil que eu, perguntou se mulheres costumavam trabalhar na ferrovia. Pigarreando sempre, Cabral respondeu:

No início era mais homem trabalhando mesmo. Depois, na parte burocrática, administrativa, as mulheres começaram a trabalhar.

Não, quando veio a óleo Diesel substituir a Maria Fumaça, primeiro se chamou Expresso Cariri. Mais tarde veio o Sonho Azul. Mesmo com algumas locomotivas vermelhas, o nome da cor veio por causa dos vagões.

Sim, o trem tinha o vagão restaurante, justamente porque a viagem era longa, aí o pessoal poderia fazer suas refeições e lanches. Ele começou a sair às 4 horas da manhã, com a Maria Fumaça. Aí, em Fortaleza ele chegava lá para as 22 horas, mais ou menos. Depois da pernoite, em Senador Pompeu e Iguatu.

Entre um parêntese e outro do historiador, Tio Boanerges aproveitou para perguntar e compartilhar:

Eu não peguei em Senador Pompeu, peguei em Iguatu. Agora, Huberto, lembrei de uma história interessante de Quintino Cunha, que era um gozador, de quando ele ia no trem,

Aza Branca. Esses trens expressos — Sonho Azul, Expresso Cariri, Aza Branca — foram instituídos na década de 1960 e seguiam para Recife, enquanto o Expresso Poti percorria o trecho Fortaleza – Teresina (REIS, 2008, p. 89).

enquanto o comboio subia um terreno íngreme com dificuldade, muito lento. Então ele começou a chamar a RVC de Rapariga Velha Cansada¹¹. Depois chegou a RFFSA. Os maquinistas eram funcionários públicos, certo?

Huberto Cabral responde:

Todos eram funcionários públicos. A RFFSA encampou e manteve todo o pessoal. Uma das exigências era essa, de manter todo mundo que já trabalhava na RVC. Todos continuaram com seus direitos trabalhistas, não houve muita modificação nesse sentido.

Quando perguntei se ele tinha alguma recordação sobre a última viagem do trem, ele hesitou um pouco. Achei que estava forçando a memória, mas devia ser novamente a garganta seca. Ele sabia como esse evento tinha sido, não porque leu, mas porque teve uma participação importante, assim como em vários acontecimentos históricos do Cariri e da sua ferrovia. Sua resposta foi curta, mas criou uma bela imagem em minha mente:

Eu que toquei as badaladas do sino da estação no último dia, no final da década de 80. De 80 pra 90.

Bem, quando acontecia algum problema assim na viagem, fora do planejado, existia uns pontos de apoio e troller. Depois adaptaram uma rural pros trilhos. O troller era empurrando e usado mais nos consertos da estrada. Dependendo da estação de passageiros ou de carga, tinha uma vila de funcionários só pra isso. Ali no Buriti tinha uma, e os habitantes trabalhavam nesses consertos. Eles tinham que morar perto do leito dos trilhos para reparar essas emergências.

Sim, viajei muito de trem. Eu andava mais de trem à serviço da rádio, fazendo reportagem de transmissão. Também em congressos que houveram em Fortaleza, e outros eventos.

Quando pergunto se a população e ele mesmo sentem falta do trem, o historiador responde:

Olhe, o povo nunca se conformou. Tem até aquela música do trio nortista.

Huberto e tio Boana começam a recitar:

- Doutor... Traga o trem de volta, que é o transporte do pobre...

Doutor, bota o trem, de volta

¹¹Em um primeiro momento, tive a impressão de que a expressão era tão obviamente misógina que sequer demandaria uma ressalva, mas estamos em um tempo em que nenhuma observação nesse sentido é óbvia. Foi assim que os ferroviários, grupo formado em sua maioria por homens, passaram a chamar a locomotiva velha, lenta e sucateada. De tão repetido e normalizado, vários estudos, relatos e crônicas publicadas sobre a ferrovia cearense fazem referência ao termo, brincadeira machista com a sigla RVC. Ao invés de fingir que não existiu, prefiro trazê-la e problematizá-la.

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

Também lembrada por Alderico Damasceno, professor aposentado de História Econômica da antiga Faculdade de Filosofia do Crato, memória viva da cidade e um dos entrevistados de Reis (2008, p. 79). Segundo a autora, “a letra da música se torna sensivelmente significativa se se considerar que ela é bastante conhecida e constrói, ao mesmo tempo que é construída, em torno das conexões que a população do Crato estabeleceu com o trem.” Ademais, essa petição fortalece não só o que Huberto Cabral me afirma, como também “a magia ferroviária” que estava presente no cotidiano das pessoas, a qual posso apenas imaginar e, com isso, fundamentar minha prática artística.

Só que ele canta uma coisa errada, que o trem transportava matéria prima. Mas ele não fazia isso. Ele trazia já o produto: óleo diesel, gasolina. É, de fato, tinha o trem do gesso, que é matéria-prima. Mas gesso o trem levava, num trazia pro Cariri. Ali foi mais pra rimar mesmo.

Vale comentar que achei um pouco irônico a presença dessa correção de detalhes históricos, feita por Cabral, neste trabalho que não se pretende ser tão fiel aos arquivos. Tio Boana fez a defesa da licença artística que eu e os músicos temos, depois Huberto prossegue, com seu tom solene e seu vocabulário rebuscado, encarnando o espírito de um livro antigo de história:

O trem também foi muito importante pra seca de 1932. Os flagelados da seca se encontravam lá o Bu-ri-ti, nome que a região tinha e que não devia ter mudado. Porque era uma zona da cidade que produzia muito Buriti. E aí mudaram, sem sentido, pra Muriti. Mas o nome é pra ser mesmo Buriti. Aí em 32, o trem trazia alimentos para a concentração dos flagelados da seca, lá no Buriti. É, tinha uma parada ali, um desses entrepostos. E lá onde era a Nova Iguaçu tinha o cemitério dos flagelados também.

Tinha, tinha muito! Nilton Almeida é quem tem um livro sobre isso aí¹². Não sei se tenho ele aqui... Antes de Jango, tinha muita greve, paralisação geral mesmo. Chegava até aqui sim. Houve muito movimento de greve, de operário. Mas isso foi antes de trabalhar como repórter, então não cobri...

Tio Boanerges, que não havia lembrado muito bem do grande acidente quando o entrevistei, tira a dúvida com Cabral, que responde de imediato, antes do fim da pergunta:

Piquet-Carneiro! Dezembro de 1951. Foi um trem de passageiros, lá em Senador Pompeu. Numa curva, o trem virou, morreu gente... Os corpos eram recolhidos e, para tanto, alguns precisaram ser serrados. Com serrote de carpinteiro mesmo. Eu fui lá fazer reportagem, com a rádio Araripe, eu e Eunício Machado. Pegamos um gravador de aço, fios de aço! Nessa época era o que se usava. Agora em dezembro, vai completar 70 anos que esse acidente aconteceu. Tem um motorista aqui na praça que ia nesse trem, o... Como é o nome dele... Ele era criança e tava nesse trem com os pais dele. Mas num houve nada com ele não¹³. Aqui no meu acervo eu tenho muita coisa, com certeza deve ter alguma notícia sobre esse acidente. Na internet deve ter também, você procura... Na internet tem muita foto antiga do Crato, deve ter da inauguração da estação também... Enfim, esse acidente foi um dos maiores acontecimentos,

A estação veio em 26, já a praça foi inaugurada em 25 de dezembro de 38, pelo prefeito Alexandre Arraes. Tinha terreno, mas num tinha a praça, que, por sinal, recebeu o nome em homenagem a Francisco Sá, que estabeleceu o terminal da estrada no Crato. Houve um movimento pra ser em Juazeiro esse terminal. Mas o ministro disse que não tinha lógica, já que a última cidade era o Crato. O ministro recusou de pronto e questionava se o pessoal

¹²ALMEIDA, Nilton Melo. **Os ferroviários na cartografia de fortaleza**: rebeldes pelos caminhos de ferro. 2009. 306 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

¹³Seu nome é Francisco Brás de Lima e dá seu depoimento na reportagem divulgada no dia 16 de dezembro de 2021, um dia antes do acidente completar 70 anos. Depois disso, Tio Boanerges entrou em contato com ele para que me contasse um pouco sobre suas lembranças sobre o acidente de Piquet-Carneiro.

queria que os cratenses fossem até Juazeiro a pé para tomar o trem. “Vocês sabem o que é terminal?”, ele ironizava¹⁴.

Aí também, em junho de 1950, foi inaugurado o ramal para Barbalha. Foi, durou pouco, porque era deficitária. Não correspondeu. Tentaram pela segunda vez, mas foi desativado de novo. Mas até lá ia ônibus. Em 1950 o trem serviu muito para o transporte de um congresso que teve a respeito do centenário da paróquia de Barbalha. Então foi quem ajudou muito o transporte.

Outros eventos além da inauguração, nós tivemos em 1939 o primeiro Congresso Eucarístico Diocesano, comemorando os 25 anos do jubileu do Crato. Então foi o transporte que trouxe os fiéis de todas as cidades da região, porque a Diocese do Crato sempre foi a segunda do estado. Só perde para Fortaleza. O território dessa Diocese, pela estrada de ferro, alcançava até Acopiara que, naquele tempo, chamava Afonso Pena. Pegava todo o sertão do Inhamuns. O Crato ainda hoje é a maior Diocese do interior do Ceará. Depois disso, criaram a Diocese de Iguatu, em 1961, e depois a de Crateús. Ainda hoje são 32 municípios e 57 paróquias. Quando Alexandre Arraes foi nomeado prefeito no tempo da ditadura — nesse tempo era nomeado um interventor, né — Dom Francisco pediu pra ele fazer sua parte no Congresso Eucarístico.

Nesse momento, eu já começava a olhar o relógio, preocupada com o horário marcado para a próxima entrevista. Ainda assim, percebi como a religiosidade no interior é forte, pois foi esse o rumo que Cabral tomou quando o perguntei sobre os eventos que aconteciam com o auxílio do transporte ferroviário na época. Essas celebrações religiosas eram comuns e os mais antigos tinham a capacidade de movimentar toda a cidade.

No mês de dezembro de 38, ele inaugurou a hidrelétrica da Nascente, a primeira aqui do nordeste. A iluminação do Crato até 1915 era só no candeeiro. Lâmpioes, como chamavam. Os funcionários da prefeitura abasteciam de querosene os candeeiros nos postes, não tinha energia ainda. Pois é, essas inaugurações e eventos todos, o pessoal vinha tudo de trem.

Em 4 de dezembro de 38, foi inaugurada a hidrelétrica e, no mesmo mês, a praça Francisco Sá. Tem até uma cidade em homenagem a ele também, Senador Sá, que fica na zona norte. Esse ministro também foi senador, né... E a praça o prefeito contratou um escultor e um arquiteto italiano, chamado Agostinho Balmes Odísio, que veio lá de Turim, foi aluno de Dom

¹⁴Reis (2008) lembra que a canção *Dr. Cadê o trem?* também traz a tensão existente entre as duas cidades no imaginário social do Cariri, que influencia as lembranças sobre o trem, pois, em seus versos, fala do Crato e de Juazeiro do Norte como se as duas cidades fossem pontos finais da Estrada de Ferro de Baturité.

Bosco, veio morar em São Paulo, fez muitos trabalhos de escultura, construção de igreja, isso tudo. Ele viu nos jornais os movimentos de romaria no Cariri, então veio morar aqui. Morou em Juazeiro, depois no Crato, construiu a praça em frente à estação, sua coluna da hora e o Cristo Redentor. Não é Cristo Rei, como todos falam. É Cristo Redentor, como o do Rio de Janeiro. Aquela estátua do Cristo Redentor foi construída no pé da obra, não foi importada. Aí ele construiu a praça, o Cristo, as luzes, as de Santa Tereza, São Geraldo, lá do jardim eterno, a famosa catedral, em Juazeiro também fez a coluna da hora, tudo foi ele. E ele teve que vir de trem mesmo. Depois que vieram as linhas de ônibus, né, a expresso de luxo.

A história da cidade se mistura com a da sua estação ferroviária e eu agradeço por ter gravado tudo isso, para poder ouvir com calma depois. Enquanto ele me dirigia as palavras, minha cabeça já estava em outro lugar: como encerraria a entrevista? Como iria interromper esse trem descarrilhado de informação? Descobri que o meu entrevistado, que já esteve inúmeras vezes nessa situação, parecia não se cansar dessa tarefa de responder a tudo, de ser a memória de um lugar. E, mais metódico que eu, precisava terminar o que tinha começado, quando tentei encerrar a conversa:

Mas só concluindo aquela questão dos movimentos daqui, nós tivemos então em 39, esse Congresso com a participação de 12 bispos aqui da redondeza, Eucarístico. Em 4 dezembro de 44, realizou essa primeira exposição agropecuária do Crato, onde hoje é a reitoria da URCA. Ali era um sítio da Casa da Caridade, fundada pelo Padre Ibiapina, que cedeu o espaço para funcionar a primeira exposição. Foi inaugurada às 10 horas do dia 4 de dezembro de 1944, com a presença do interventor Menezes Pimentel, do Secretário Luis Montes, várias autoridades, federais, estaduais e municipais... Nesse tempo eu tinha 8 anos, mas já trabalhava na redação cratense. Não tinha rádio mas já tinha redação.

Na década de 40, o interventor Pimentel solicitou ao prefeito a doação de uma área verde, para instalar o campo de fruticultura e puericultura do Cariri. Quer dizer, fruteiras e lazer para criança. Então aquele parque ali subia 200m em direção à Chapada do Araripe, onde foi inaugurado esse campo de fruticultura. Depois de um intervalo de 9 anos, no centenário da cidade de Crato, em 17 de outubro de 1953, o prefeito, Dr. Décio Cartaxo, fez duas exposições aí, e também seu sucessor, o Dr. Ossian Araripe, pai do também prefeito Samuel Araripe, fez mais duas. Aí em 1957, com a construção do parque municipal, que hoje é uma praça, a exposição mudou para lá, para esse campo de fruticultura. Hoje é o parque Pedro Felício Cavalcante. Em 1960 ela se tornou selo nordestino pelo seu crescimento, antes disso era só regional agropecuário. Mas hoje já é uma exposição nacional e internacional.

“Agora eu acho, eu tava dizendo a ela aqui que a chegada do Crato, do trem, era muito melhor que a exposição do Crato hoje. Assim, era uma coisa que o pessoal se divertia (...) era cheio. A banda de música, tudo. Era uma coisa linda. Linda mesmo. Era bonito mesmo a chegada do trem aqui (...) era uma coisa que todo mundo queria ver. Todo mundo queria assistir” (REIS, 2008, p. 112).¹⁵

Faltavam alguns minutos. Mas não demoraria muito para chegar na casa do...

2.3.2 *Maquinista e família*

Enfim, o Buriti final. Caminhando pela Rua André Cartaxo, entre 17 e 19 horas, pode-se ver seu Cícero de Lima na calçada de sua casa, sentado em uma cadeira branca. Na primeira noite no Crato, passamos em frente à sua casa e o cumprimentamos, como manda a boa educação. *Boa noite, seu Cícero*. Eu guardava grande expectativa para o dia seguinte, o que, para ele, seria apenas mais uma tarde vendo o tempo passar.

Seria o momento de estar à frente com um ferroviário de verdade. Esperava encontrar quadros coloridos, o azul forte do céu da caatinga, quente e saturado, embaçado na janela pela velocidade do trem. Mas cheguei no que parecia ser o final de um processo de apagamento. A tinta já estava aguada e, se não fosse pela ajuda da família do Maquinista, não seria possível ver muita coisa. *Ah, minha filha, se você tivesse chegado aqui uns dez anos atrás...* Comentou a mulher dele.

Fale mais alto, menina, ela repetia depois das minhas perguntas. Esse não é meu forte, mas, se não fosse quase gritando, não conseguiria nunca me comunicar com seu Cícero. Não que tenhamos realmente estabelecido um diálogo, mas, quando ele resolvia me responder, sua esposa, filha ou neto corrigiam a informação que ele me passava. O Maquinista já não sabia falar do trem, mas com o depoimento de sua família, consegui material para imaginar o que diria sua voz.

Esse encontro também ocorreu no dia **12 de setembro de 2021**, e foi mais uma roda de conversa, agora com parentes meus e do Maquinista, ao redor da sala da casa em que ele mora. A entrevista com o historiador Huberto Cabral, que foi uma cartada surpresa, acabou se tornando providencial e complementar às falas que se seguem:

... Foi em 72, foi quando eu comecei. Não, 72... Me aposentei depois.

Deixa, deixa ele se lembrar. Ciço, ela quer saber quando foi que tu começou a trabalhar no trem. Qual foi o ano que você começou a trabalhar no trem? 88? 85?

Não, foi em... 70 e tanto...

¹⁵Fala de Dona Naninha Batista que, ainda muito pequena, foi várias vezes até a plataforma da estação do Crato, assistir à chegada e à saída do comboio.

Não, home. 70 e tanto você fez foi se aposentar. Quando você co-me-çou a trabalhar no trem? Como maquinista?

Ah, eu comecei....

Em 58?

Hum?

Num foi em 58? Que tu foi trabalhar de maquinista?

Num lembro mais não...

Pois é, pois eu lembro. Tô lembrando que você começou a trabalhar na máquina em 58. Porque você morava em Fortaleza, né? Você trabalhava de turma, assim, na estrada. Depois você passou pra maquinista. Sim, minha filha. Me casei com ele em 50, por isso que tô sabendo. Ele trabalhava na... Como é o nome? Maria Fumaça!

Quando eu vim de Fortaleza, eu comecei em... Senador Pompeu.

Ah, Senador Pompeu... Ele trabalhou lá em Senador Pompeu mesmo. Mas home, num fique nervoso não. Diga direitinho, porque ela veio lá de Fortaleza e quer saber quando foi que tu começou a trabalhar. Ela mora pertinho da tua família, por isso que ela veio aqui. Num fique nervoso não. Se lembre e diga a ela direitinho, viu?

... Eu não... Como? Não, num tinha negócio de gostar não. Eu era empregado da estrada e tinha que trabalhar. É... É... Era difícil. Mas tinha que trabalhar, né. Não... Eu passei por coisa ruim e boa, mas num quero mais nem saber. Quero lá mais saber do que eu passei...

Todos riram, eu com um riso meio torto. As mulheres da família dele pediam desculpas e tentavam arrancar alguma coisa.

Sim, ele tava naquela virada. O trem virou com ele e levou muita gente. Mas ele conseguiu se salvar.

Foi, o trem virou, eu lembro. Foi lá em Senador Pompeu... Não, eu num vinha no trem não.

Ele era maquinista, sim. Ele virou com o trem em Recife. Ele se salvou, graças a Deus... Ele fez foi salvar outras pessoas. Nós ficamos todos preocupados. Depois que a gente descobriu que ele tava internado, quando saiu na reportagem. Foi, ele tava internado por causa do acidente e a gente ficou sabendo pela televisão. Num foi em Senador Pompeu não, Cição. Você tinha ido pra Recife.

Foi em Piquet-Carneiro, home... Foi de Senador pra Piquet-Carneiro.

Aí o trem virou tu tava dentro, né?

Não, tava não.

Ah meu Deus do céu... Tava! Olhe, você num tá lembrado, foi quando você foi, mas num tava de serviço. Tava de férias. Quando você foi pra Recife, o trem virou e morreu foi muita gente. Você até chegou com a cara enorme, inchada. Mas graças a Deus você ficou. Tu lembra disso aí?

Não, lembro mais não.

É, ele num lembra mais. Mas pode perguntar, o que a gente lembrar, nós respondemos.

Sim, esse acidente foi no caminho pra Recife. A gente ficou sabendo quando ele saiu na TV. Aí recebeu alta lá e voltou de trem também. Ele foi muito forte, ainda ficou lá, ajudando os feridos, mesmo ele também estando machucado. Ele disse que foi bem rápido, pei-bufo. Ele tava almoçando no vagão restaurante e, quando deu fé, viu no espelho o trem já virado. Então ele viu a cara dele deste tamanho aqui, ó. Preta de inchada. Aí saiu pela janela. Ficou com isso aqui tudo machucado. Depois ele continuou sendo maquinista, tinha que trabalhar. Não, que eu saiba não. Acho que nem tinha esses benefícios nessa época. O agente da estação mandou me chamar. disse que não ia dar nada pra ele. Nem, assim sabe, um dinheiro pra família ir buscar, porque ele tava de férias. É, ele num tava trabalhando não. Entrou de férias e foi passear. A indenização que ele ganhou foi ter sobrevivido.

Sim, a gente tinha medo. Era um transporte tão arriscado, né. Mas, mesmo assim, a gente ia levar ele... Foi, pela necessidade. Ele se aposentou em 76, por isso que ele diz isso. Mas não foi o começo, foi o final. Faça uma base aí de quando ele começou a trabalhar. Deve ter se aposentado com uns 35 anos de serviço. Ele ainda pegou a mudança pra essas mais modernas, mais nos dos passageiros mesmo. No início eram só as Maria Fumaças, depois foi que apareceram uns vermelhos... Depois esse azul...

Ele pegou desde o tempo que era Maria Fumaça, até o tempo do Sonho Azul. Ele pegou os dois. Ele começou a trabalhar botando a lenha, né. Aí naquele tempo não precisava estudar pra virar maquinista, como hoje precisa. Ele passou a ser maquinista, aí foi que depois veio o Sonho Azul. Quando esse chegou, já fazia era tempo que ele conduzia os trens. Ele sempre foi muito trabalhador, então num ficava de exigência, nem de preferência com um tipo ou outro.... No de Maria Fumaça, ele levava o cargueiro. Já no novo, ele começou a levar passageiro. No trem azul ele levava o pessoal. Ele quase num parava em casa, a gente num deve saber metade das coisas que ele fez. Ele só fazia trabalhar. Os trens paravam ali na RFFSA, onde é a praça Cristo Rei... Pra pegar os passageiros e também pra eles descirem.

Era muita gente esperando, né. A gente via o movimento, o pessoal esperando pela chegada do trem. Assim, quando chegava um, já tinha outro pra ir pra Fortaleza. Ficava um

indo e outro voltando, um azul e outro vermelho. E um só podia seguir quando o outro chegasse. Era o único meio de transporte que tinha pra ir pra Fortaleza. Por isso que ali na RFFSA era muito movimentado. Era, era isso mesmo.

Não, isso era difícil. Eu, pelo menos, lembro de ter andado umas duas vezes, só. Ele gostava de levar os filhos quando ia fazer alguma manobra, ali no Buriti. Aí a gente ia tudo na máquina.

Sim, sim. Eu e mais outras duas irmãs, que éramos as mais velhas. A gente gostava sempre de ir na máquina mesmo. A gente aproveitava pra ir quando ele fazia a manobra com ela.

Paquera? Ah, isso tinha demais. Não se incomode não, pode perguntar. Ora, maquinista era que nem marinheiro, em toda estação tinha um amor. As mulheres ficavam tudo doidas por eles. Pergunte aí, pode perguntar.

Cícero, que permaneceu um bom tempo só ouvindo, foi convocado dessa vez:

É não. Eu num tinha isso não. Num aparecia nenhuma namorada.

É não, né? E o que são os 16 filhos que tu tem espalhado por aí? Só que as namoradas já morreram tudo. Só ficou eu.

Quantos filhos eu tenho? Sei mais nem da conta...

Ao contar as memórias de seu pai, também um ex-maquinista, Oliveira (2013) diz que ficou famoso nas estradas de ferro do Ceará como Chico Velho porque tinha os cabelos tão louros que mais pareciam brancos (OLIVEIRA, 2013, p. 21). Isso antes de viver conduzindo os trens para cima e para baixo. No mesmo livro, o autor conta casos sobre “maquinista Cícero Pereira de Holanda — conhecido como Paçoca — e o foguista Joaquim Antônio do Nascimento — apelidado pelos companheiros de tapioca” (OLIVEIRA, 2013, p. 219). Então, perguntei se Cícero de Lima também não teria uma alcunha dessas:

Pai, lembra de como te chamavam? Como que seus amigos diziam na RFFSA? Láí vem quem? - Lembro que eu cheguei lá e ouvi o pessoal chamando.

Ein, Ciço. Teu apelido num era Ceguim, conta, eles tão querendo saber.

Não, num tinha apelido não... Ceguim foi agora. Esse olho aqui é perdido, né, por isso o pessoal chama. Mas eu num sou cego não...

É Ceguim. Pessoal chamavam ele de Ceguim porque, numa virada, ele perdeu a visão de um olho. Não, foi outro acidente. Além desse acidente que a gente disse, teve um outro, aqui no Crato. Inclusive esse dedo dele também é assim por causa de outro acidente.

Ele ainda foi acidentado outra vez aqui. Nesse, ele ia num cargueiro. Ele levava o gado, uma carroça cheia de gado. Aí tinha o curral que ele tinha que parar o trem pertim pro

gado passar pra dentro. Sim, do trem. Eu esqueci o nome exato, mas era que nem um curral no trem. Aí ele parou, pro gado sair de um curral e entrar em outro. Aí o Ciço colocou a cabeça assim pra fora, aí bateu a cabeça e caiu de imediato. A felicidade é que ele tava com o filho da primeira mulher dele, que parou o trem e levou ele pro hospital. Então ele foi acidentado duas vezes no trem. É porque o curral num era de madeira. Era que nem os trilhos, feito de ferro. Aí bateu a cabeça, já viu. Mas, no mais, num sentiu mais nada não. Aí conseguiu a aposentadoria e num foi mais trabalhar. Agora, quando ele escuta o trem passar, às vezes pergunta pra gente — que diabo é aquilo?

Sim, mesmo sendo difícil, quando acabou eles ficaram com saudade... Sim, todo mundo sentiu, as passagens eram bem em conta. Foi luto demais, acharam muito ruim. Mas, quando o Governo quer, não tem quem pare, né?

Depois daquela virada que ele sobreviveu, ele ainda continuou trabalhando. Minha filha, pois num é? Ia daqui pra Fortaleza com esse olho cego! Não enxerga nada. Ele ainda aceitava trabalhar. Ele teve muita sorte. Mesmo com esse olho cego, o pessoal aceitava ele. Era um maquinista bom, num faltava... É... Ele num faltava no emprego dele de jeito nenhum. Ficava ali, no pé da estação.

Oliveira (2013, p. 213) comenta que uma das principais causas de desastres com as composições era o excesso de horas trabalhadas, gerando cansaço e sono. Os ferroviários encostavam os trens para os pernoites de madrugada, depois de passarem a noite toda rodando, sem ordem para estacionar o comboio. Ainda não tinham aparecido as leis que protegiam os trabalhadores.

Já Luis Beserra comenta sobre o tempo que trabalhou como foguista, e diz que “era um serviço pesado, como diz o outro: Era um inferno” (REIS, 2008, p. 210). Depois, virou maquinista e descreve a viagem na ferrovia como uma aventura “que o colocava como herói, guiando a máquina por noites escuras, missão que, em alguns momentos, era cumprida de olhos fechados, mas ouvidos abertos” (REIS, 2008, p. 210). Ficava exposto a diversos riscos, consequência do cansaço de seu corpo e do esgotamento de sua força física, que poderiam provocar acidentes à composição.

Assim como Beserra, Francisco Rosa também trabalhou como maquinista e foi aposentado compulsoriamente por conta de um laudo médico que atestava a perda considerável de sua capacidade auditiva, o que afetava seu trabalho com o trem.

“Diesel-elétrico fazia barulho demais. Eu perdi a audição por causa do alto som da Diesel, o som é alto demais, o motor é alto demais, aí dentro dos cortes, é mesmo que, você vai num carro e entra num túnel, você buzina e o som é mais alto e mesmo o som do motor é mais alto. (...) Eu usava o protetor e num adiantava de nada. (...)” (REIS, 2008, p. 183).

Cícero, por sua vez, era *tão bom maquinista* que continuou rodando mesmo cego de um olho. Sobre isso, ele desconversa:

Não, eu não lembro de muita coisa não. Era direto trabalhando, o caba tinha que trabalhar, pra nós ganhar o dinheiro.

Provavelmente cansado de remexer no assunto, o Maquinista começou a ficar inquieto, querendo se levantar para sair da sala.

Sei contar mais nada não... Só lembro da virada de Piquet-Carneiro... Não, num tô com calor não.

Apesar dessa resposta, seu Cícero saiu da roda e voltou para a calçada, para sentir a brisa e continuar pastorando a noite.

Quando acabou o trem, ele já era aposentado, mas ainda era lúcido. Ele sempre dizia: só vou morrer quando ver o trem de volta na linha. Hoje, quando ele passa, só aqueles 2 carros lá, a gente fica — ó, pai, tá vendo, o trem de novo? — É, o VLT. Aí ele fica só ouvindo a zoada.

Ele começou foi cedo, muito novo. O que eu sei é o que ele sempre falava pra gente: que ele foi embora de casa, aí começou a trabalhar com 12 anos. Por isso também acabou se aposentando cedo. Ele diz isso agora, mas ele gostava era muito do trem sim, e ele passeava era muito pra Fortaleza na máquina. Era bonita a roupa com que ele trabalhava, o uniforme cáqui, o quepe vermelho. Mas ele foi besta e deu pra um rapaz ali. Eu só tenho guardado o emblema dourado que ele pegava e colocava aqui no canto direito da blusa. Era no formato da pátria, parecia coisa de televisão.

Ele teve direito a folga quando veio pra cá pro Crato. Aí ele podia tirar um diazinho de descanso. Mas antes, era saindo de um trem e entrando em outro. Só dava tempo mesmo comer, trocar de roupa. Às vezes dormir um pedacinho antes do trem chegar.

Reis (2008, p. 181) traz um relato parecido. O maquinista aposentado Luis Beserra também relembra que a função de governar a locomotiva podia ser bem penosa. Além disso, lembra da carga de trabalho mal remunerado, ou mesmo ignorado, acumulando horas extras sem pagamento. O trem exigia dos funcionários muito esforço e, assim, contribuía para um progressivo desgaste de suas forças. E, dependendo da irresponsabilidade de certos administradores da ferrovia, que não respeitavam o tempo de descanso de seus funcionários, as condições de trabalho poderiam ficar ainda piores.

“Era uma vida cheia de aventuras. Era, assim, uma vida muito desgastante. Porque eu trabalhei 27 anos e muitas noites, às vezes viajando, eu dizia:

- Quando eu me aposentar eu vou passar três dias e três noites dormindo. Porque o desgaste era demais. Uma certa vez tava viajando, tava destacado em Sobral, viajando para Crateús, cheguei em Crateús:
- Tem um trem pra você voltar.
- (...) Aí quando cheguei em Crateús o agente disse:
- Rapaz, tem um trem pra você voltar.
- Eu disse:
- Olha, eu não tenho condições físicas de maneira nenhuma, nem mental. Tô com 56 horas de trabalho e não posso, não” (REIS, 2008, p. 181).

Não, quem trabalhou como garçom foi um amigo dele. Ele trabalhou na estrada, eles ficavam vigiando, tipo um fiscal, e limpando os trilhos com outros ferroviários.

Sim, minha filha. Direto, sem curso, sem nada. Aprendeu fazendo. A leitura dele é pouca. Ele só sabe mesmo assinar o nome. Nessa época era muito bom de arranjar emprego, né. Inclusive, ele poderia arrumar uma vaga pra maquinista pra parente, mas nenhum dos filhos dele quis ser não. Não, ele não insistiu pra que ninguém seguisse não.

Daqui, só ele trabalhou com trem. Ele ainda passou 6 meses em Fortaleza estudando pra fazer uma prova pra virar maquinista. Graças a Deus ele passou. Mas nessa época de escrita ele aprendeu foi mais o nome mesmo. Ele já tinha vivência e era muito ativo, por isso que deu certo. Inteligente... Sabia de tudo! Com uns 90 anos, ele poderia te responder tudo, bem melhor. Mas agora ele se esqueceu, minha filha. Num lembra não. Tem filho dele que chega aqui e pede a bênção e ele às vezes avaria, num lembra... Mas é assim mesmo, é a idade.

Ele jogava com os ferroviários, ele tem até a carteirinha. Mas era mais quando ele morava em Fortaleza, aqui não ia muito não. Até que participava dessas coisas, com os colegas de profissão... Cristino, João Araújo, o Martim. Seu Martim já morreu, era o agente da estação. É, hoje a Casa do Agente é à secretaria de cultura, mas é uma perdição. Deviam de ter conservado melhor...

Não, eu sou de Pernambuco. Ele é de Fortaleza. A gente se conheceu por coincidência. Ele foi transferido aqui pro Crato, aí a gente se conheceu. Eu conhecia o irmão dele, que morava em Pernambuco. Aí eu vim morar aqui no Crato. E o irmão me chamou pra almoçar na casa da mãe dele, onde o Ciço morava. Ela era separada e morava com ele. Aí, pra dizer o endereço deles, o irmão me falou assim — vai lá nas pedras, lá perto de onde o trem passa — aí nesse almoço a gente se conheceu.

Tem umas partes boas, outras partes ruins. Quando mudaram pra esse trem azul, eu achava era bom, vinha muita coisa pra vender, a gente gostava de fazer as compras, era mais rápido. São sabidos, né. Porque esse trem azul trazia as mercadorias e o dinheiro também, que nem o carro forte. É, trazia e foi até assaltado! Indo daqui pra Fortaleza. Ele tinha uma segurança especial, mas também já era conhecido pelos ladrões, esse trem azul. Quando vinha

um carro com dinheiro, eles chamavam de dia do pagamento. O pessoal era esperto porque, além do dinheiro dos funcionários, traziam também os produtos que eles poderiam comprar. Azul e branco! Era lindo aquele trem...

Pois foi, teve a Maria Fumaça, máquina a vapor. Num tem na televisão, você num vê? Eu tenho ali uma pequenininha, que ficou em cima do bolo no aniversário dele. Vou ali dentro pegar pra você...

2.4 Os trilhos de Tempo Trem

Importante lembrar a defesa que o historiador da arte Didi-Huberman (2012) faz da imagem como forma de resistência, da importância do registro que, longe de conseguir fazer um quadro completo que mostre a verdade por inteiro, apresenta-se de forma fulgurante e lacunar, abrindo brechas em meio a obscuridade. Sobre arquivo e montagem, o autor comenta: o primeiro não nos dá a verdade do passado por inteiro, e só existe porque se constitui a partir do conjunto de questões ponderadas que nele devemos colocar, como os testemunhos e a palavra no presente; a montagem, por sua vez, vem justamente dar forma a essas questões constitutivas e derivadas dos arquivos, daí sua relevância estética e epistemológica. Mas como montagem/imagem é capaz de mostrar as lacunas que esses arquivos não conseguem abarcar, aquilo que neles não podemos ver?

Bem, os pintores encontraram o escarlate para mostrar o desejo; os escultores souberam modelar o espaço — como uma porta de túmulo que nos olha — para expressar a morte; os artistas souberam construir as suas figuras — como uma série de dispositivos enunciativos — para mostrar a palavra; as imagens criam o anacronismo que nos mostra o tempo e seu trabalho; se não podemos ver o lugar, as fábulas tópicas inventadas pelos artistas mostram bem, por meios simultaneamente sensíveis e inteligíveis, o poder de uma evidência. “Toda a história das imagens pode assim ser contada como um esforço para dar a ver a superação visual das oposições triviais entre o visível e o invisível” (DIDI-HUBERMAN, 2012, p. 171).

Neste sentido, mostro ponto a relação da narrativa visual do curta em realização com as entrevistas que fiz, os registros e as narrativas de pessoas que presenciaram a chegada do trem na cidade de Crato, reunidas por Reis (2008) e em obras literárias memorialísticas.

EXT. CIDADE - TARDE

De repente, o Sonho Azul voa próximo ao terreno, trazendo consigo a construção de trilhos e de alguns prédios. O

Comboio passa de um lado e de outro, então mais prédios são construídos e a Cidade vai crescendo.

EXT. FACHADA DA ESTAÇÃO - TARDE

As pessoas se amontoam em frente à Fachada da Estação de trem que está prestes a ser inaugurada. BITUCA CRIANÇA pula e tenta encontrar espaço para ver direito, mas as pessoas não dão espaço para o Menino. O PREFEITO corta a faixa e a Estação abre as portas.

Todos caminham para o interior do prédio e nem percebem a Criança caminhar entre suas pernas. Muitos esbarram no Menino, mas ele continua andando rumo à Estação. Ele para em frente a Fachada, encantado com seu tamanho e beleza.

INT. ESTAÇÃO DE TREM - TARDE

Uma BANDA foi contratada para a inauguração da Estação. As pessoas se amontoam para olhar e algumas dançam, acompanhando o Forró que os músicos tocam.

A Criança tenta ver a Banda e mais uma vez as pessoas mais altas ficam na sua frente. Então, escuta o apito e, mesmo com a barreira de pernas, está determinado a ver, de perto, o Sonho Azul chegar. Então abre caminho até a beira da Plataforma.

O Sonho Azul faz sua primeira parada, muito aclamado pelas pessoas. O menino o observa, atônito.

...

Antonio Batista, que na primeira parada do comboio na plataforma ferroviária do Crato, contava com oito anos de idade, foi com a família assistir ao evento na estação. Chegando lá, subiu em um barranqueiro próximo com um grupo de amigos, a fim de ver melhor o que iria acontecer (REIS, 2008, p. 102). Ele também comparou o comboio com uma imagem que já era familiar, tanto para ele como para os devotos sertanejos: as procissões, grandes cortejos fartamente adornados com flores, enfeites e velas acesas. Uma espécie de divinização da máquina ferroviária. Aliás, segundo Reis (2008) foi esse mesmo trem que, em meio a uma multidão de espectadores, levou o Padre Cícero para a inauguração da estação no Crato:

O trem foi recebido naquela época com muita festa, com muitos fogos, com uma orquestra, com muita música. E as autoridades do Crato foram todas receber e o povo, que nunca tinha visto o trem aqui. (REIS, 2008, p. 102).

Vicência Agostinho, que também assistiu à primeira parada do trem na estação do Crato, comenta para Reis (2008, p. 104):

Quando foi inaugurar o trem, o trem chegou aqui dia 11 de novembro de 26, eu tinha nove anos e meu irmãozinho tinha oito e a irmãzinha tinha seis meses. (...) A minha avó, minha vó mãe de meu pai, trouxe nós para olhar a chegada do trem, a Maria Fumaça. Ah, mas ele veio (...) Às cinco horas da tarde, foi uma festa grande. Mas minha vó, era muito neto, ela ficou com nós em cima de uma barreira, porque era o povo tudo frechando pra cima da máquina pra beijar, um beijou e queimou o bico. (...) Aí quando o povo frecharam o maquinista coisou um negócio assim, saiu assim como uma fumaça, pro povo fastar, o povo fastaram tudim (REIS, 2008, p. 104).

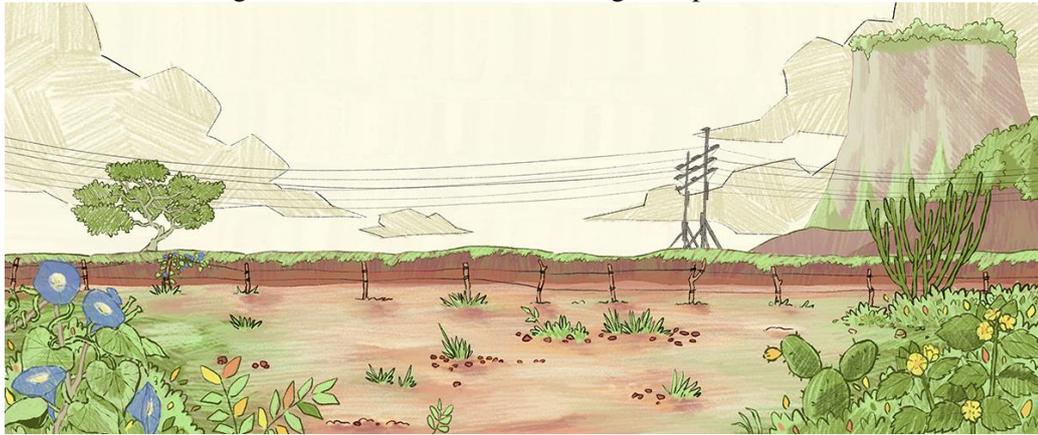
Reis (2008) também cita Viramundo, personagem de Fernando Sabino em *O Grande Mentecapto*, que, quando criança, ia assistir à passagem do trem com os amigos:

O trem não parava em Rio Acima naquela época. Mas, ainda assim, sua existência era um deslumbramento para a molecada. Todos sabiam exatamente a hora que ele passava, e iam postar-se na estrada no alto dos barrancos, junto à cerca de arame farpado, a esperá-lo, grandioso espetáculo diariamente repetido (REIS, 2008, p. 167).

Sobre esse espetáculo repetido, José Lins do Rego (2003) comenta, em *Menino de engenho*, que a passagem do trem se tornava “uma espécie de relógio de todas as atividades: antes do trem das dez, depois do trem das duas”.

O trem era para mim uma novidade. Eu ficava na janelinha do vagão a olhar os matos correndo, os postes do telégrafo, os fios baixando e subindo. Quando chegava numa estação, ainda mais se aguçava a minha curiosidade. Passavam meninos com roletes de cana e bolos de goma, e uma gente apressada a dar e receber recados (REGO, 2003, p. 21).

Figura 1 – Cenário: Trilhos e Telégrafos pelo sertão¹⁶



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

Figura 2 – Trechos do *storyboard*: Moça, flores, janelas e quintais



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Ao longo das memórias de Lins do Rego, percebemos que a máquina férrea sempre o deixava com saudades: dos pais, quando foi separado deles e levado para morar no engenho com avô e as tias; depois do próprio engenho, quando estava crescendo o suficiente para ir ao colégio. Foi semelhante com minha mãe, como ela relatou na **Entrevista-jogo**; com tia Cileide, que, de tão saudosa, pegava o trem rumo ao interior em uma sexta e retornava no domingo, trazendo caixas de arroz, feijão, queijo ou rapadura, que ajudavam a economizar o custo de viver na capital¹⁷; com tio Wiron, que viajou de trem para fazer a prova de um concurso em

¹⁶Os telégrafos e telegrafários tinham uma importância maior em versões anteriores da narrativa, mas agora apenas aparecem ao lado das passagens de trem do curta.

¹⁷Nessa passagem, disse que ficava as sete horas de viagem conversando com os jovens amigos conterrâneos, todos sentados no chão do trem, encostados nas portas dos vagões, sem se importar se poderiam cair ou se acordavam os mais velhos, que tentavam descansar. Mal sentiam o tempo passar, de tanto que paqueravam e se divertiam. Entrevista feita no dia 24 de novembro de 2021.

Fortaleza e, de quebra, viu o mar pela primeira vez; com meu tio-avô Durval¹⁸, que pegava o comboio para ir ao seminário onde estudava e, durante a viagem, cantarolava com os amigos, em um vagão reservado só para estudantes, as modas regidas pelos padres; e com minha tia Francinete, que canta quando fala de trem:

Eu achava bonito o som, a sonoridade do trem. Tu-tu-tu-tu-tu-tu-tu. Aquele som do trem, o ritmo. Mesmo de pé, cansada, com fome e sem dinheiro, pra mim significava que eu tava mais perto de casa. Eu tava doida pra ir. Pra ver papai, mamãe, a família e o Crato. Do Crato pra Fortaleza meu coração se fechava, porque eu tinha receio, medo do desconhecido. Já quando era de Fortaleza para o Crato, eu ia a pé a noite todinha, mas ia feliz (Entrevista concedida por Francinete, dia 24 de novembro de 2021).

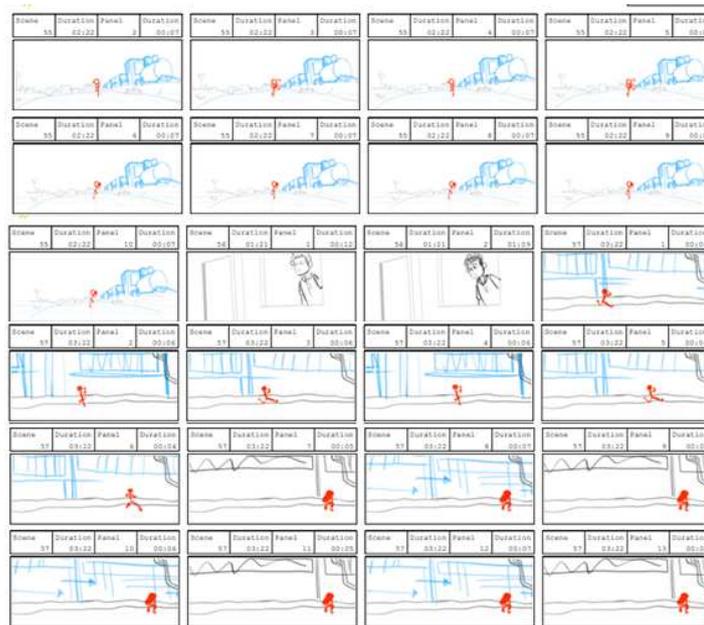
A versão-menino de José Lins do Rego, na sua despedida do engenho, além do gado, do campo e das casas-grandes, também via da janela os molequinhos que acenavam para ele, à beira da estrada, acompanhando os vagões: *Adeus, adeus, adeus*. E quando o trem não passava, era da própria máquina que sentia saudades, pois, como ele disse, sua ausência deixava o dia mais triste. Travesso, desejava que o comboio passasse para tentar virá-lo, colocando uma pedra na curva da rampa, como às vezes fazia com os primos do sítio.

Meu tio Boanerges falou da crença de que uma agulha posta nos trilhos seria capaz de virar o enorme bicho de ferro. E disse que ele mesmo, quando menino, junto com outros, desafiava a serpente, para que pudessem espiar de perto:

Acho que era uma passagem d'água por baixo dos trilhos, e a gente era menino, ficava dois ou três. O trem passava e a gente embaixo. Coisa de menino. Às vezes caía uma água quente, mas a gente ficava lá, se arriscando (Entrevista concedida por Boanerges, dia 11 de setembro de 2021).

As falas de José Lins do Rego e de meu tio, duas crianças afoitas que viveram aventuras com o trem, influenciaram o surgimento da ideia em que o menino que aposta corrida com o comboio, com ou sem o conhecimento dos que estavam na Locomotiva, como ilustra a Figura 3:

¹⁸Entrevista feita no dia 10 de outubro de 2021.

Figura 3 – Trechos do *storyboard*: Menino e Comboio apostam corrida

Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Mas a semente primeira dessa ideia veio de “Uma viagem inesquecível”, capítulo presente em Oliveira (2013), quando é o comboio que assume o desafio da corrida com um carro que apareceu ao seu lado. O autor conta que, naquela época, a estrada de rodagem corria paralela à ferrovia, em quase toda sua extensão. Às vezes, atravessava a linha e continuava pelo lado oposto. Ao ver que havia um automóvel disposto a apostar corrida com o trem, o maquinista embarcou no duelo. A corrida virou um espetáculo que fez os passageiros acompanharem debruçados nas janelas dos vagões, esquecendo o aborrecimento por conta de um atraso que houvera mais cedo na viagem. Os viajantes ficaram, então, absortos em torcer pela vitória do trem.

A máquina férrea enfrentava as paradas obrigatórias nas estações, que muitas vezes geravam uma desvantagem em relação ao automóvel, já que o abastecimento de água e lenha da locomotiva poderia demorar. Em uma delas, com o pátio da estação cruzando a rodovia, então o maquinista, matreiro, deixou a cauda da composição de uma forma que obstruiu a rodagem, mantendo o carro preso junto com ele.

Dito isto, partiu com a mesma disposição e, automóvel e trem correram lado a lado, ainda por muitos quilômetros, até quando o automóvel parou em frente ao cemiteriozinho existente ao lado esquerdo da ferrovia, no alto de um corte, já perto da estação de Água Verde, e dele desceram os passageiros, todos de preto, acenando para o trem, rindo (OLIVEIRA, 2013, p. 125).

Também Oliveira (2013, p. 115) fala de um pacto de fidelidade que um certo maquinista fez com sua locomotiva e que, inclusive, sentia ciúmes quando um outro colega era escalado para substituir o comando dela. Daí vem outro conflito entre menino e o maquinista enciumado:

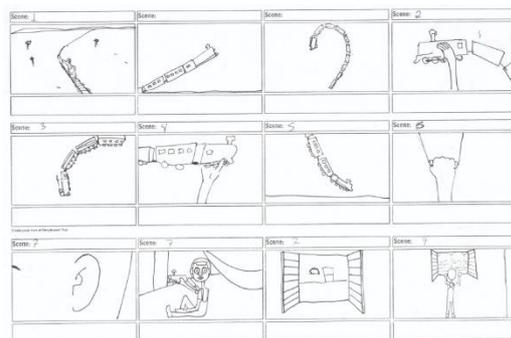
Figura 4 – Trechos do *storyboard*: Há um menino, há um moleque na Locomotiva



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

A relação entre o trem e o menino é antiga. Como observa Hardman (1991, p. 39), o trem “é um dos brinquedos mais persistentes, um dos meios de transporte mais acessíveis ao mundo encantado da infância.” Aparentemente fora do terreno da história, é o trem em miniatura o ponto de partida para Hardman (1991) e o de muitos outros maquinistas. O menino que brincava de trenzinho, anos depois vira “a grande autoridade na condução da máquina” (OLIVEIRA, 2013, p. 159).

Figura 5 – Primeira versão de *storyboard*



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Sobre a chegada do trem na pequena cidade em que morou na infância, minha tia Cileide a compara com as sensações que Chico Buarque fala na música A Banda:

A sensação que eu tinha era exatamente aquilo que ele descreve. Era um momento mágico naquela cidade. A cidade se transformava. Primeiro que o todo mundo corria pra ver o trem passar. Por isso faço essa correlação com a música, principalmente quando ele canta que as personalidades da cidade correm pra ver a banda passar. Era o momento mais animado do dia, como uma mágica que acontecia. As pessoas olhando não só pro trem, mas pras pessoas que desciam. Eu lembro bem de ter visto inúmeras vezes gente descendo e correndo para uma mercearia, pra tomar uma dose de pinga. Animava e quando o trem passava, voltava a calmaria de antes (Entrevista por Lucileide, dia 24 de novembro de 2021).

Segundo ela, a hora do trem era o momento mais alegre do dia. O de passageiros parava na cidade duas vezes, uma de manhã e outra de noite. Mas Cileide revela que a manhã costumava ser mais animada. Além daquele que levava passageiros, vez por outra passavam os cargueiros com mercadoria. Nesses também os habitantes iam dar uma olhada, mas a interação deles com a cidade, normalmente, não era tão forte. A não ser que fossem um desses cargueiros especiais, cujos vagões eram verdadeiras mercearias ambulantes. Diz que era um projeto da Companhia Brasileira de Abastecimento de Alimentos (COBAL)¹⁹, em que trens levariam os alimentos para serem vendidos aos comerciantes e demais moradores por um preço menor. Levavam tudo — arroz feijão, macarrão e iguarias que não se achavam nesses lugarejos do sertão de jeito nenhum:

Ah, não sei de onde vinha esse da COBAL. Podia vir da China. Só sei que parava lá e dormia no Ipu. Não era todo dia. Na verdade, era bem raro. Era um trem específico, que passava com muitas coisas pra vender, principalmente comida. Muita comida. Aí abria as portas pra todo mundo poder comprar. Foi quando eu conheci leite moça. Na mercearia da cidade normalmente não tinha. Eu ficava esperando esse trem pra eu poder comprar leite moça. Eu ficava pensando assim “meu deus, eu quero ganhar dinheiro pra poder comprar muito leite moça”. Hoje em dia eu tenho abuso, acho doce demais. Assim como o trem dos animais, lembro muito bem do leite moça. Era a grande novidade (Entrevista por Lucileide, dia 24 de novembro de 2021).

E por falar no trem dos animais, ela me conta ainda outra lembrança. Também era muito raro passar, mas algumas vezes viu o trem que ia para o circo das cidades próximas, cheio de bichos. Quando acontecia, era outro evento que chamava a atenção e todo mundo corria para olhar os elefantes, os leões, as girafas e os macacos. Ele provavelmente tinha como destino Crateús, maior cidade da região norte, onde devia ter um grande circo montado. O comboio dos bichos formava uma composição de 25 vagões abertos, que ficava parada por duas horas na estação, para que todos pudessem olhar.

Eu só lembro das mães falando “tenham cuidado! Cuidado pra não chegar muito perto!”, por causa dos bichos. Não era o circo que passava em Pires Ferreira não,

¹⁹A Companhia Brasileira de Alimentos — COBAL — foi criada pelo governo João Goulart em 1962. Fazia parte dos programas sociais de abastecimento com comercialização de gêneros alimentícios a preços populares, atendendo principalmente famílias de baixa renda. O programa permaneceu até meados da década de 80.

porque os que iam pra lá não levavam bicho, pois eram muito miúdos. Quando passava esse trem com uma arruma de bicho, era um corre-corre, com todo mundo querendo ver. Acho que a primeira vez na vida que vi um elefante foi dentro do trem, num vagão que não era totalmente fechado. Ninguém sabia quando isso poderia acontecer de novo. (...) Devia ser um crime aquilo. O percurso longo, os coitados dos animais deviam sofrer muito naquele trem (Entrevista por Lucileide, dia 24 de novembro de 2021).

Hardman (1991, p. 75) também lembra dos “velhos comboios que rodavam por cidades perdidas do interior, anunciando animais de várias cabeças, serpentes gigantescas e mulheres-gorilas.” Aliás, os espetáculos mecânicos da modernidade, sobretudo os que envolviam o trem, apelavam para o fascínio do público, de forma semelhante à tradição circense. Não fica difícil associar o encantamento e festividade com que a população de Macondo recebia os ciganos, que trouxeram os pergaminhos da profecia em Cem anos de solidão. Da referência à obra de Garcia Marquez (1977), vou até a alegria que o circo desperta ao chegar em uma pequena cidade interiorana, como Wesley Rodrigues retrata na animação *Viagem na chuva* (2014), baseada nas lembranças da infância do diretor.

Falando em chuva, no *animatic* do curta-metragem ela surge em dois momentos, um puxado pelo outro. Determinei a chuva para fazer o trem descarrilhar depois de muito pensar em como representar os acidentes que costumavam ocorrer com trabalhadores ferroviários e que poderiam encerrar a carreira do protagonista. Optei pela ideia de manter a chuva porque surgiu de uma lembrança de minha mãe, a qual me disse uma vez que essa época dos aguaceiros a fazia recordar do Crato. Esse tempo de chuva, que muitos chamam de inverno, era justamente o período de suas férias escolares, momento em que podia visitar a família na cidade natal.

Para que não invadisse a trama somente ao final, no clímax da história, como a causa da preocupação e da tristeza do personagem principal, levei a chuva também para um momento anterior, mais solar, após a cena em que Bituca Criança trabalha na lavoura com seu pai. Se a narrativa fosse organizada de modo cronológico e linear, essa ação precederia imediatamente à outra que só assistimos ao final, quando seu pai Chico permite que Bituca, depois de plantar, possa ir se divertir, apostando corrida com o trem. Visualmente, o trem passou a trazer a chuva e foi a partir disso que o termo Tempo Trem passou a significar não apenas a volta ao passado, mas também a vinda da chuva, da mata verde e da noite para substituir o dia, como ocorre no curta.

Após o trem descarrilhar com a chuva, máquina e maquinista se machucam de tal forma que não podem voltar às estradas de ferro. Para lidar com a tristeza da notícia, as Marias-Fumaça e os ferroviários prestaram uma última homenagem a Bituca: os gaiteados.

Figura 6 – Trechos do *storyboard*: Gaeteados das Locomotivas



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Aqui, um coral de apitos roucos homenageiam o colega Bituca, cena inspirada em mais uma das memórias presentes em *A estrada da minha vida*:

Rapidamente, a notícia chegou aos colegas de repartição. Incrédulos, arrasados, não sabiam como reagir diante da morte de seu colega. Alguém teve a ideia de prestar-lhe uma última homenagem. Os maquinistas correram para as locomotivas. E, naquela hora, todas as máquinas estacionadas em Quixadá prorromperam em um apito longo e triste, inundando a cidade toda, uma despedida chorosa e cheia de saudades do companheiro falecido (OLIVEIRA, 2013, p. 111).

Na maioria dos relatos, que acessei por entrevistas ou por outros trabalhos, o trem era sinônimo de alegria e jamais deveria ter partido. Mas há um outro lado dessa viagem: ao longo dos trilhos, muitos acidentes também marcaram as memórias dos que entrevistei. Dentre os citados, o que fez mais vítimas no Ceará foi o de Piquet Carneiro, que, em 17 de dezembro de 2021, fez 70 anos²⁰.

Para Fátima, o comboio está associado à ausência da avó, morta após esse acidente. Lucena Filho (2011) conta que a composição, que vinha do Crato em direção a Fortaleza, virou em uma curva por excesso de velocidade. A mãe da entrevistada, que na época contava com 11 anos de idade, estava presente e foi quem trouxe a visão desse trem fantasma para toda sua família:

O acidente foi terrível. Os que estavam na primeira classe não sofreram nada. Os que sofreram foram exatamente os da segunda classe, onde minha vó estava. Minha mãe não sabe se vovó, ao perceber que o vagão estava saindo do trilho, jogou ela para fora da janela do trem, ou se foi na hora que virou que minha mãe pulou com meu primo. Ela não lembra exatamente como. Mas a história é que minha mãe foi encontrada no

²⁰LEONARDO MAIA. O Povo. **Há 70 anos, maior acidente ferroviário do Ceará deixava 100 mortos em Piquet Carneiro**. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/ceara/piquetcarneiro/2021/12/16/ha-70-anos-maior-acidente-ferroviario-do-ceara-deixava-100-mortos-em-piquet-carneiro.html>. Acesso em: 26 nov. 2021.

meio do mato, cheia de carrapicho, com 11 anos de idade e meu primo também. Eles pisavam em cima dos corpos e não reconheciam ninguém, até o momento que encontraram uma pessoa emborcada. Mamãe reconheceu por causa da roupa. Era a mãe dela²¹.

O número de vítimas das testemunhas contradiz o que foi divulgado pela imprensa na época. Em 18 de dezembro de 1951, o jornal O Povo noticiava: “Homens de braços e pernas amputados, mulheres cobertas de esparadrapos, crianças contorcendo-se em dores” (LUCENA FILHO, 2011). Enquanto um Trem-Hospital levava os feridos à capital do estado, a mãe de Fátima foi levada para Senador Pompeu, cidade da qual Piquet Carneiro era distrito, para aguardar a chegada do pai. Como era ainda pequena na época, nada pode fazer pelo corpo que jazia com os outros mortos.

Mais tarde, buscando informações sobre os que foram enterrados na vala coletiva, Fátima não encontrou o nome da avó. Por um tempo, alimentou a esperança, a mesma cultivada entre os parentes dos desaparecidos, de que, na verdade, ela poderia ter sobrevivido e que até seria possível reencontrá-la, por mais que fosse improvável. Segundo a entrevistada, essa fé ficou acesa por um bom tempo antes de se apagar. Ainda assim, hoje em dia, nada abala sua vontade de saber o que houve com o corpo de sua avó.

EXT. CIDADE ABANDONADA - MADRUGADA

Ouve-se um som metálico.

Em cima dos trilhos deteriorados, Bituca Idoso, um MAQUINISTA APOSENTADO, caminha chutando uma latinha, parte do lixo deixado pelas ruas da CIDADE ABANDONADA e pela ESTRADA DE FERRO.

O idoso chuta a latinha enquanto caminha em direção à ESTAÇÃO DE TREM, tão abandonada quanto a cidade.

Passa pela fachada da estação e pela antiga oficina das locomotivas.

INT. ESTAÇÃO ABANDONADA - MADRUGADA

Sobe e adentra na Estação.

Passa também pelos corredores do prédio: o piso, as paredes, as colunas, os panfletos e os vidros rachados, deteriorados.

Caminha até um banco localizado na PLATAFORMA DA ESTAÇÃO,

²¹Entrevista feita no dia 17 de outubro de 2021.

lugar em que os passageiros costumavam esperar o trem.

Sentado, consegue ver a Cidade abandonada, situada um pouco abaixo do alto relevo em que foi construída a Estação.

Escuta um velho conhecido: o apito do SONHO AZUL, trem de cor azul celeste com o qual trabalhou por muito tempo, que agora se aproxima para mais uma parada na Estação.

EXT. ESTRADA DE FERRO - AMANHECER

O SONHO AZUL vira a CURVA, para voltar ao tempo em que o trem levava passageiros, a estação estava ativada e a Cidade pulsava.

Já se pode ouvir seu apito da Estação, então seus arredores ganham vida outra vez: a Cidade, a Fachada e os corredores deteriorados pelos quais o Maquinista caminhou se renovam, ficam cheios de passageiros, malas, vendedores e trabalhadores ferroviários.

Ao caminhar para o largo da RFFSA do Crato, podemos enxergar um pouco da *cidade sonho* (BRISSAC; ROUANET, 1992). A casa do agente da estação, as linhas marcadas onde passavam os trilhos e o prédio da estação ferroviária. Lá é o centro cultural do Araripe e, vez ou outra, é palco de alguma exposição. Mas, no geral, acabou se tornando um espaço vazio de sentido e, ao mesmo tempo, um depósito de coisas inúteis. Uma praça vazia. Um grito. Um ai. Casas esquecidas, viúvas nos portais. “Ruínas, em toda parte ruínas. Mas não está nisso a essência da cidade? Não é ela habitada pela virtualidade do declínio?” (BRISSAC; ROUANET, 1992, p. 65).

Seu Cícero de Lima, velho maquinista, depois de anos percorrendo o Ceará pelas vias férreas, hoje vive fixo no Crato, a *cidade concreta* ou *objetiva*, com suas “ruas, praças e sistemas de transporte” (BRISSAC; ROUANET, 1992, p. 71). De acordo com sua filha, o ferroviário aposentado gostava de repetir: *só vou morrer quando ver o trem de volta na linha*. Quem sabe lembrasse o povo alegre que vinha cortejar. Hoje, quando o VLT, que tinha carregado a expectativa de ser o retorno do trem na região do Cariri (REIS, 2008), atravessa a cidade rumo a Juazeiro do Norte, sua filha aponta e pergunta: *ó, pai, tá vendo, o trem de novo?*²². Segundo ela, ele fica só mirando a zoadá, aparentemente sem reconhecer o que é aquilo. Provavelmente o comboio já não o leva mais para a *cidade do sonho* que habitava nele (BRISSAC; ROUANET, 1992) e que, com o passar dos anos, foi desaparecendo.

²²Entrevista feita em 12 de setembro de 2021

Oliveira (2013, p. 228) conta que seu pai, o Chico Velho, chorou ao saber do triste fim das Marias Fumaças do Ceará. Na época já estava aposentado e afirmava que preferia trabalhar em uma máquina a vapor a conduzir uma Diesel-Elétrica, embora esta fosse mais confortável. Ao mesmo tempo, percebendo que o filho se interessava e levava jeito para conduzir as locomotivas, Chico Velho mandou ele deixar de lado o amor pelas composições, apenas para as admirar de longe, pois o ofício de maquinista era muito pesado.

Essa foi a mesma impressão que Cícero Monteiro me passou, mesmo que não tenha me dito de forma direta. De maneira parecida com a de Chico Velho, Ciço levava os filhos para brincar de maquinista no pátio onde manobravam as locomotivas na estação do Crato, mas não estimulou nenhum deles a assumir seu lugar como trabalhador da RFFSA. Eu soube pelos seus parentes que o Maquinista achava lindo o azul e branco do Sonho Azul e ficou triste quando ele parou de rodar, apesar dos três acidentes que sofreu dentro do trem, eventos que lhe tiraram a visão de um olho e a mobilidade de um dedo. De acordo com a esposa de Cícero, *teve umas partes boas, outras ruins*²³.

Como lembra Rancière (2012, p. 140), a investigação sobre o significado da palavra *Rosebud*, ao contrário do que se espera, não consegue explicar a vida do protagonista em Cidadão Kane (1941), embora tenha motivado a reconstituição da sua vida. A causa para sua loucura fica em suspenso e, no fim, não há moral da história. De modo semelhante a esse filme, procurei dar destaque ao percurso de Bituca, recortado pelas viagens de trem que o personagem realizou²⁴, assumindo o risco de mostrar uma vida inteira na duração de um curta-metragem.

A vida de Kane, de Bituca ou de Cícero não podem se resumir a uma explicação. O que posso concluir sobre seu Cícero é apenas a impossibilidade de separar sua vida da ferrovia, tanto que o trem foi o tema de seu aniversário de 100 anos, com direito a uma pequena locomotiva de *biscuit* enfeitando o topo do bolo, a qual tive oportunidade de registrar com as Figuras 7 e 8:

²³Ver a entrevista toda em O Buriti final e os do caminho.

²⁴Ou os espaços intervalares, como explico na Estação da História.

Figura 7– Locomotiva de *biscuit*



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 8 – Placa comemorativa dos 100 anos do maquinista



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

3 ESTAÇÃO DA MODERNIDADE

O tumulto caótico e babélico de uma obra em construção é substituído, no ritual de passagem das inaugurações solenes, pelo mundo do espetáculo mecânico. Por todos os cantos do planeta, durante o apogeu da era ferroviária, o momento oficial da primeira viagem é marco inigualável da projeção de um teatro vivo do mecanismo, em que a locomotiva é sempre ator principal, a estação e a linha os cenários reluzentes, e a massa dos que assistem à partida ou à chegada, espectadores atônitos da modernidade (HARDMAN, 1991, p. 182).

Ao longo da pesquisa que envolve trem e cinema, visando a realização de um curta-metragem, desemboquei na ligação entre duas máquinas — a Locomotiva e o Cinematógrafo — e como ambas foram força motriz e representantes da modernidade que, de acordo com Benjamin e Kracauer, foi responsável por originar uma nova forma de percepção do mundo (TURVEY, 2011). A modernidade nos despejou num turbilhão de permanente desintegração e mudança, alimentado por várias fontes: as descobertas científicas, a mudança da nossa imagem do universo e do lugar que ocupamos nele; a industrialização da produção, que transforma conhecimento científico em tecnologia, além de criar novos ambientes humanos, destruir os antigos, acelerar o próprio ritmo de vida e gerar novas formas de poder corporativo e de luta de classes; “a descomunal explosão demográfica, que penaliza milhões de pessoas arrancadas de seu habitat ancestral, empurrando-as pelos caminhos do mundo em direção a novas vidas” (BERMAN, 1986, p. 14).

Neste contexto, não seria exagero dizer que as estradas de ferro transformaram as paisagens no seu entorno. Ao redor do mundo, as linhas ferroviárias atravessaram desertos, montanhas, florestas e pradarias; provocaram a explosão de rochas, o desmatamento e o trabalho precário; carregaram prisioneiros, trabalhadores, passageiros, matéria-prima, produtos e até bichos; marcaram o terreno com os trilhos, os túneis, as pontes e as estações. Além disso, alteraram a escala da Terra, não apenas porque remodelaram nossa percepção geográfica, mas também porque transformaram nossa concepção do espaço e do tempo. Ao encurtar e unificar os espaços, aboliram os diversos tempos que eram medidos pela posição do sol no céu, sujeitos a variações regionais. As exigências dos horários das linhas férreas levaram a uma padronização do tempo e, inclusive, o horário de *Greenwich*, adotado por volta de 1847 na Inglaterra, foi também chamado de *Railway time* (HOSEA, 2015).

Além disso, a alta velocidade da locomotiva possui um poder transfigurador que passa a provocar efeitos na assimilação espaço-temporal, alterando a visão da paisagem e dos passantes, como uma fantasmagoria ou algo que podemos observar através de uma lanterna

mágica. Nas novas relações que se faziam entre técnica e sociedade no século XIX, a Maria-Fumaça levava esses efeitos de ilusão de ótica a multidões, provocando espanto e encantamento frente aos novos artefatos de ferro, criaturas saídas do moderno sistema de fábrica (HARDMAN, 1991).

Neste mundo rapidamente transformado ou em constante transformação, em que reina agora uma nova compreensão do espaço-tempo, deixa-se para trás a moral antiga ligada à natureza para dar boas-vindas a valores novos. O trem e a estrada de ferro, garantias técnicas do progresso, poderiam concretizar o desejo por demolir os antigos modos de vida para construir o novo no lugar, o mais rápido possível, em uma destruição, portanto, ambivalente. Os trilhos, o vagão e a locomotiva firmaram espaço no nosso imaginário e não estão longe da câmera, pois são máquinas móveis que transformaram o movimento circular em movimento longitudinal e o movimento no mesmo lugar em um deslocamento (AUMONT, 2004, p. 53).

Para além das inovações no aparato técnico do cinema, o trem era uma aparição recorrente nas projeções cinematográficas iniciais, carregando o signo da modernidade (CARVALHO, 2000). Segundo Aumont (2004) a locomotiva foi a primeira estrela do cinema e podemos vê-las em curtas como *O Beijo no Túnel* (1899) ou *O Grande Roubo do Trem* (1903), como também em narrativas mais desenvolvidas, como em *A General* (1926). Além disso, é da experiência da viagem ferroviária que se origina o viajante imóvel ou o espectador de massa, que observa imagens em movimento por um intervalo de tempo determinado. “Sentado, passivo, transportado, o passageiro de trem aprende depressa a olhar desfilarem um espetáculo enquadrado, a paisagem atravessada” (AUMONT, 2004, p. 53). A comparação entre os relatos dos primeiros espectadores com os testemunhos dos viajantes da máquina férrea, no século XIX, não aparece à toa, pois os dois movimentos, do trem e do cinema, proporcionam nosso deslocamento “para a ficção, para o imaginário, para o sonho”, espaços em que quase não há inibições.

A maquinação do espectador tem um papel fundamental, mas o cinema é, em primeiro lugar, o olhar. “Que seu destino pictórico tenha revestido outras aparências, isso é certo”, mas esses temas — “a perda mágica de si em um olhar, o dom de um mundo em sua imediatidade, a capacidade bulímica de ver tudo” — são os motores de uma modernidade visual na qual se encontram (AUMONT, 2004, p. 64-65). Para Benjamin, este mundo no qual as pessoas precisam ter a percepção mais desenvolvida que a memória, tem no cinema, que também causa efeitos de choque, sua forma de arte mais emblemática. Segundo o autor, a percepção é capaz de interceptar os choques do cotidiano moderno, por isso é necessário concentrar as forças nessa habilidade em que a consciência é imediata, enfraquecendo as instâncias capazes de fixar na mente alguma tradição (ROUANET, WITTE, 1992, p. 111).

Como dito, a locomotiva e o cinematógrafo foram máquinas que denotaram a ideia de novidade, de força inovadora. Nesse sentido, carregam um discurso de caráter futurista e, ao mesmo tempo, amnésico, pois nos levam nos trilhos do progresso contínuo e evocam uma intenção revolucionária, que já se mostrou inversamente proporcional ao seu anseio (DUBOIS, 2004). Como resultado dessa mentalidade moderna, cidades crescem e morrem do dia para a noite, como nos lembra Berman (1986) “tudo que é sólido desmancha no ar”. Não se deve nunca olhar para trás, pois o deslocamento deve ser sempre para frente.

Com o passar dos anos, contudo, distancia-se a época da percepção panorâmica da paisagem moderna que o trem expressa no primeiro cinema, como também da lenda sobre a plateia assustada com A chegada de um trem na estação (1895), célebre filme dos Lumière. Por meio da sua relação com a estação ferroviária, passa a ser, ironicamente, um lugar de memória, por serem palco de momentos marcantes e separações irreversíveis (CARVALHO, 2000), assunto que aprofundo na Estação anterior.

Esta Estação, por sua vez, insere-se em uma conjuntura de aceleração e desintegração do nosso mundo em um aglomerado de grupos de interesse privado, material e espiritual, provocando a destruição de uma forma vital de espaço público (BERMAN, 1986). Embora muitas estejam hoje em ruínas, a morada do trem também já foi símbolo da modernidade, concebida com inúmeros e fragmentários caminhos, e perde nitidez, ressonância e profundidade, assim como sua capacidade de organizar e dar sentido à vida das pessoas. Talvez por isso, evoque um gosto pelo passado e uma vontade de restituir a lentidão dos dias, o sabor das coisas, o propósito.

Neste sentido, o pilar das narrativas audiovisuais passa a ser a memória, assim como a que estou produzindo. Apesar disso, as leituras sobre a relação Modernidade - Trem – Cinema se mostraram essenciais para a pesquisa, pois, como insinua Berman (1986), voltar atrás — no caso, para a modernidade — seja uma maneira de seguir adiante. Não para um modernismo acrítico, “em que espetáculos ocorrem a poucas milhas de onde prisioneiros políticos são torturados”. O que o autor propõe é não riscar do mapa a modernidade ou reforçar o discurso da absoluta ignorância na cultura moderna, como se o debate sobre certas questões — identidade, história, sentimentos humanos, toda a expressividade, atividade e senso de comunidade — tivesse se originado apenas na pós-modernidade.

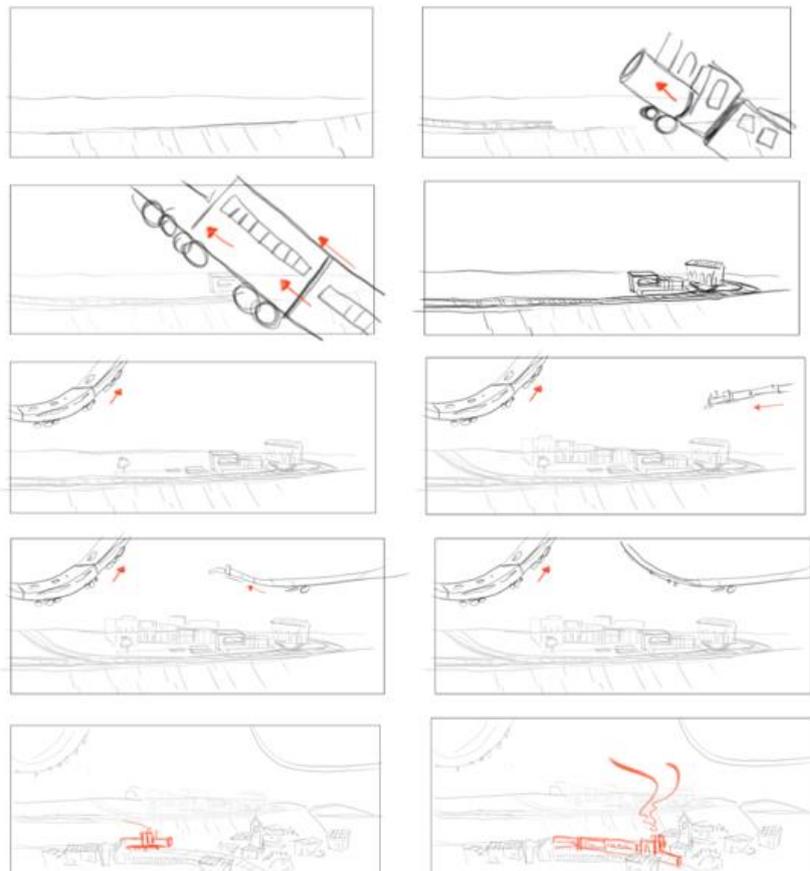
Assim, neste capítulo, disserto sobre as principais influências geradas pelo referencial teórico sobre o tema, brevemente comentado nessa introdução, que motivaram o surgimento de tendências para o meu percurso artístico, ou seja, forças direcionadoras das escolhas no processo de criação (SALLES, 2006, p. 83). Mais especificamente, descrevo como

a referida pesquisa bibliográfica serviu de guia para o desenvolvimento de cenas, cenários e personagens de um curta-metragem que aborda a chegada do trem de ferro no sertão cearense.

Salles (2006, p. 83) observa que os percursos de pesquisas e projetos artísticos são orientados por rumos ou desejos vagos e se estruturam como redes dinâmicas em que não se consegue determinar um ponto inicial, nem final. Porém, aqui, para aproximá-lo da noção de deslocamento na modernidade — linear como o movimento do trem (AUMONT, 2004) — e para facilitar a compreensão, busquei apresentar os principais pontos do enredo do curta-metragem, inspirados pelas leituras sobre a modernidade, de forma cronológica e linear. Desta maneira, meu caminho se faz pelas seguintes paradas: Uma cidade sertaneja; A estação; O personagem principal; O percurso; Ruínas.

3.1 Ponto de partida — Uma cidade sertaneja

Figura 9 – Trecho do *storyboard*: Magia do trem cria a Cidade



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Na história do nascimento e morte de cidades, a implantação das vias permanentes das estradas de ferro é uma narrativa que se repete. A aliança entre o aço e o vapor levou à expansão do capital financeiro e à construção de estradas de ferro em regiões insalubres, consideradas quase inacessíveis. Havia também razões mais específicas, como a afirmação nacional pelo desejo de dominar o desconhecido e selvagem, “pelo afã — em dado momento incontornável — de percorrer territórios estranhos e de transformá-los, neles imprimindo as marcas conhecidas da engenharia mais avançada” (HARDMAN, 1991, p. 137).

Dessa maneira, nada de especialmente original possui Ponta de Areia ou qualquer cidade brasileira com um passado parecido. Como fala Hardman (1991, p. 128) “É como se um mesmo enredo se passasse, ao mesmo, tempo, em diferentes cenários”. No sertão cearense temos alguns exemplos: a cidade de Cedro cresceu em volta da estação de trem; Ipu era apenas uma rua antes da máquina chegar (FARIAS FILHO, 2016). Craúna, antes de virar cidade mesmo, era formada somente pela estação, pelas casas do futuro Agente e do Guarda-Chaves, além de uma fazenda no alto próximo, erigida ao estilo sertanejo, cerca e alpendre. Uma construção rústica, como todas as casas de fazenda do interior nordestino (OLIVEIRA, 2013, p. 167-168), como um cenário dos enredos de Guimarães Rosa ou como podemos ver na Figura 10:

Figura 10 – Uma casa sertaneja

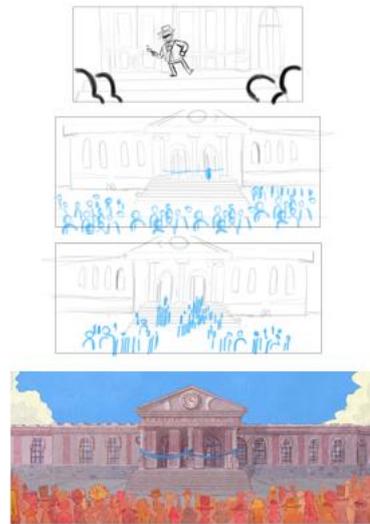


Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

Assim como *As Cidades Invisíveis* de Italo Calvino (1990) podem ser uma só, pensei em concentrar no pequeno povoado que aparece no curta esses retalhos de municípios sertanejos que beiram a estrada de ferro.

3.2 A estação

Figura 11 – Trecho do *storyboard* e cenário: A Estação



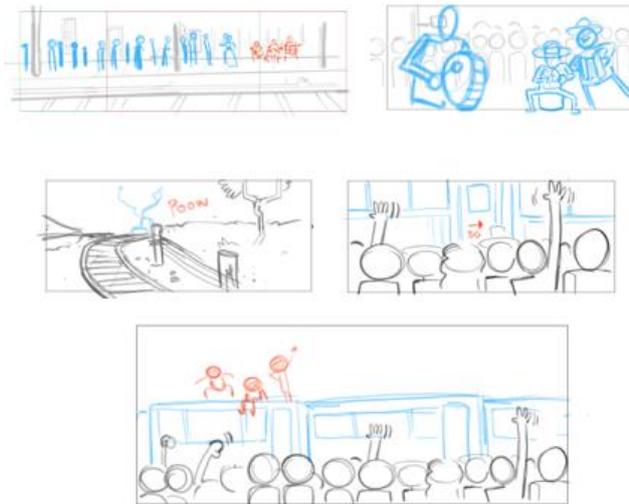
Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Como reflete Hardman (1991, p. 111) “inaugurações, chegadas, partidas: são momentos-clímax do espetáculo em que se converte a viagem de aventuras no século XIX”. Um pouco mais tarde, já no século XX, a festa em torno das novas estações ferroviárias também foi um capítulo repetido na história de diferentes cidades sertanejas. Como conta Oliveira (2013), cortaram uma faixa para o início das atividades na estação de Miraíma. Um foguetório explodiu nos ares ao som da banda de música e dos discursos proferidos pelas autoridades presentes, e a plataforma ficou repleta de gente aplaudindo e gritando de alegria.

Sobre a chegada da via férrea no Crato, Reis (2008, p. 105) diz que foi possível se observar na cidade uma dinâmica diferente, não só porque revolucionou a forma de viajar, mas também porque inventou uma série de costumes, hábitos e novas percepções. O trem despertou sonhos e fantasias na população e inaugurou um jogo de ritmos que passou a compor uma nova sinfonia para a cidade. Uma orquestra que, inicialmente confusa, pouco a pouco foi se inserindo no cotidiano.

Mas a autora faz a ressalva de que a grande movimentação de pessoas na estação ferroviária não é consequência somente da magia do trem, pois resultava também da ideia de desenvolvimento econômico, que finalmente alcançava o local através dos trilhos. Segundo a autora “o trem é uma das primeiras máquinas que apresenta um rumor diferente, sobretudo no interior do Estado, e que rapidamente foi identificado como algo que traduzia o progresso” (REIS, 2008, p.104).

Figura 12 – Trecho do *storyboard*: Cada chegada uma festa



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Para a sociedade civilizada no século XIX, as estações de trem eram as verdadeiras catedrais (HARDMAN, 1991, p. 15). Eram fábricas de sonhos, símbolos oníricos e mitológicos, que refletiam o novo cenário do tráfico urbano e davam forma, nome e lugar aos novos contornos da experiência na modernidade (HARDMAN, 1991, p. 36-37). Benjamin comenta que o *flâneur*, nos seus passeios, chega até as estações ferroviárias e nota que elas são marcos reais da cidade, mas também casas de sonho.

A estação é seu local de delícias. É sua favorita entre as casas de sonho que a cidade oferece. Nela dormem velhas saudades, velhas despedidas, amores defuntos. (...) A estação tinha que receber grande parte da energia onírica do século passado, porque ela era a casa do trem, e este foi saudado por todos, pelos especuladores que enriqueceram com a construção das vias férreas e pelos que queriam salvar o mundo através do progresso industrial, como o grande veículo de aproximação entre todos os povos da terra. (...) Ao trem como sonho correspondeu, no início, um trem sonhado (BRISSAC; ROUANET, 1992, p. 59).

Figura 13 – Trecho do *storyboard*: Chegadas e Despedidas



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

3.3 O personagem principal: o condutor do trem

O nome do ofício — maquinista — inscreve-se no corpo dele de forma tão intensa que periga ele mesmo virar uma máquina. Conforme observa Reis (2008), isto se deve muito porque a ferrovia traz para seus trabalhadores a obrigação de executarem suas tarefas repetitivas sempre no mesmo horário, quase como instrumentos mecanizados:

Os movimentos do condutor do trem redundavam nos da máquina. Seu corpo se conformava às engrenagens férreas a fim de produzir seu movimento numa velocidade adequada para cumprir horários e manter a ordem no interior do transporte. (...) O movimento do trem dependia também de uma ordem que controlasse seus movimentos, nesse caso, os corpos dos funcionários deveriam estar e trabalhar em ressonância com a máquina (REIS, 2008, p. 100).

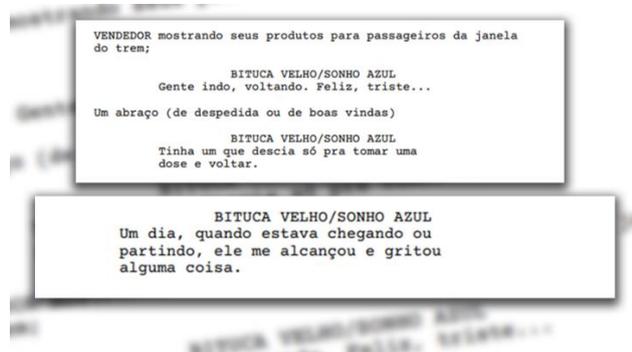
Como afirma Berman (1986, p. 17), pode-se inferir isso, na verdade, sobre qualquer trabalho inserido nessa paisagem que, além das ferrovias, está repleta de engenhos a vapor, fábricas automatizadas e amplas novas zonas industriais. Ainda de acordo com o autor, “algumas das mais importantes variedades de sentimentos humanos vão ganhando novas cores à medida que as máquinas vão sendo criadas” (BERMAN, 1986, p. 24). Mas esse maquinário,

que poderia amenizar e aperfeiçoar o trabalho humano, faz é sacrificá-lo e sobrecarregá-lo e, assim, é possível observar que, no turbilhão da vida moderna, tudo está impregnado do seu contrário (BERMAN, 1986, p. 18).

Mas não era isso o que pensavam os entusiastas do maquinismo e do futurismo, para os quais as máquinas não só nos conduziram rumo ao progresso, como deveriam servir de modelo para os humanos. Fruto da ciência e do conhecimento, seria por causa delas que nos tornaríamos um povo moderno, uma nova espécie de seres, mais precisos, perfeitos e disciplinados. Foi o que desenhrou Dziga Vertov na montagem de “Um homem com uma câmera” (1929), em que planos que enquadram movimentos de máquinas são seguidos pelos planos que retratam as ações dos trabalhadores que as operam, comparando ou até equiparando as duas movimentações (TURVEY, 2011).

Foram essas referências que me provocaram a vontade de vincular Máquina com Maquinista²⁵. Em versões mais antigas do roteiro, haveria uma voz em *off* para contar a história e minha intenção era dar a possibilidade para a voz que narra pudesse ser tanto do trem Sonho Azul como de seu condutor:

Figura 14 – Trecho do roteiro: versão com voz em *off*

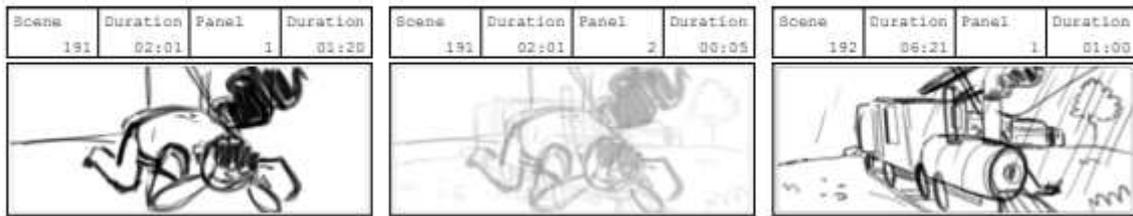


Fonte: Elaborada pela autora.

Com a retirada da narração em *off*, manteve-se a pretensão de associar os dois personagens principais, ideia que foi desenvolvida apenas visualmente, como na cena posterior ao de um acidente causado pela chuva:

²⁵O personagem tem o mesmo apelido do Milton Nascimento: Bituca.

Figura 15 – Trecho do *storyboard*: conexão Máquina e Maquinista



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Ou na ação que se repete no início e no final, com pontos de vista diferentes. Na primeira vez, vemos o Maquinista olhar o menino que corre ao lado do trem, sem reconhecê-lo. Na segunda, o ponto de vista é do menino, que grita para o trem, como se este tivesse tomado o lugar ou representasse o próprio Maquinista.

Figura 16 – Trechos do *storyboard*: Menino grita para Máquina/Maquinista



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

3.4 O percurso

É uma máquina férrea que nos leva a “Berlim - Sinfonia de uma Grande Cidade” (1927), de Walter Ruttmann. Antes de chegar, é possível ver, da janela do vagão, a paisagem embaçada do leito dos trilhos, na qual o campo, as casas dos pequenos lugarejos e os riachos dividem o panorama com *outdoors*, guindastes, fios, telégrafos e pontes de ferro. Como observa Aumont (2004, p. 69) essas obras de Ruttmann e Vertov denotam uma mobilidade que é a marca fundamental do sintomático subgênero desenvolvido no final dos anos 20 do século passado, conhecido por sinfonias urbanas. Por meio deste, podemos perceber o sentimento difuso de uma estrutura urbana ainda em formação, sedimentada sobre a circulação e a descentralização, refletindo, de modo mais ou menos consciente, nos retratos imaginários de cidades que esses cineastas fazem, compostos de retalhos e de fragmentos infinitos.

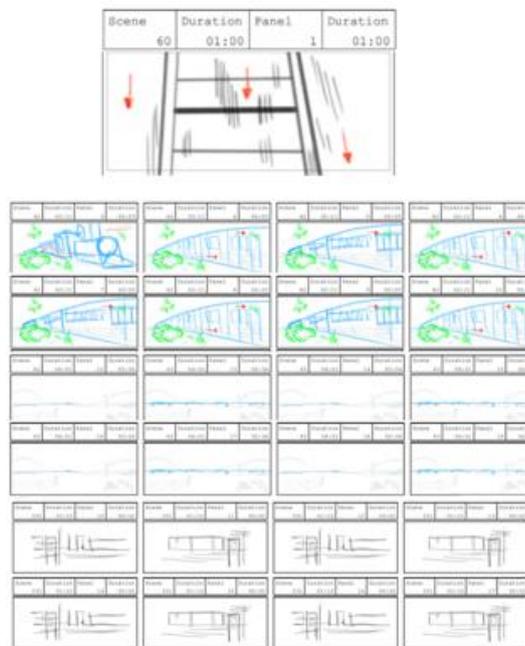
A partir dessas sinfonias urbanas, percebi a necessidade de espalhar planos que evocavam velocidade e repetição, como fazem Vertov e Ruttmann em seus filmes. Capturei algumas imagens destes e concentrei na Figura 17:

Figura 17 – Velocidade e repetição em Vertov e Ruttmann



Fonte: Capturas dos filmes *Berlim - Sinfonia de uma Grande Cidade* (1927) e *Um homem com uma câmera* (1929)

Figura 18 – Trechos do *storyboard*: Ferro, vapor e velocidade

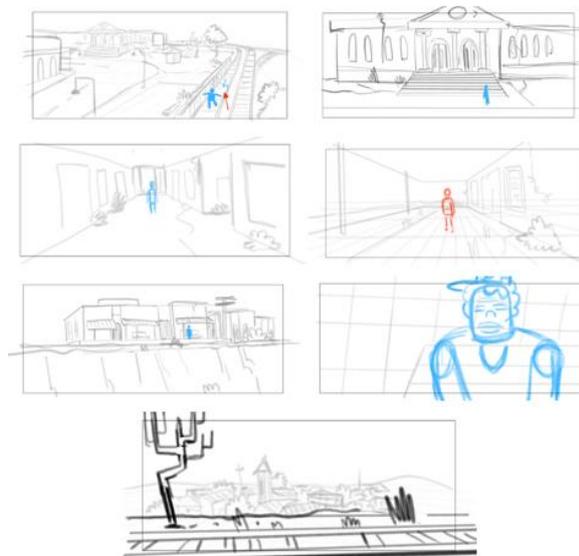


Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

3.5 Ponto de Chegada — Ruínas

Ao contrário do caminho feito nesta Estação, a trama não se desenvolve de modo cronologicamente linear, então se inicia no que seria o futuro da vida de um Maquinista. Esse personagem, já aposentado e com idade avançada, passeia pelas ruínas da cidade e da estação que estão abandonadas.

Figura 19 – Trechos do *storyboard*: Velho Maquinista caminha pela Estação



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

A *flânerie* nos leva a lugares de um tempo desaparecido. “Cada rua para ele é uma ladeira que desce em direção ao passado — o dele e o da cidade” (BRISSAC; ROUANET, 1992, p. 50). “O encontro da cidade com os homens se dá quando estes percorrem terras desconhecidas ou quando se fazem estranhos em sua própria cidade” (BRISSAC; ROUANET, 1992, p. 72). Para o *flâneur*, mesmo tendo nascido na cidade, não a considera mais pátria. É como se a visse de longe, tanto o longe espacial quanto o temporal, lugar e instante em que consegue enxergar uma cidade antiga na cidade moderna (BRISSAC; ROUANET, 1992, p. 50).

Embora diferente da *flânerie* definida por Benjamin, que ocorre no turbilhão da cidade moderna, pensei que o velho Maquinista se aproximava do *flâneur*, o “alegorista da cidade, detentor de todas as significações urbanas, do saber integral da cidade, do seu perto e do seu longe, seu presente e do seu passado”, reconhece-a sempre em seu verdadeiro rosto (BRISSAC; ROUANET, 1992, p. 50). Mas, talvez, a melhor comparação em relação a Bituca seja com o peregrino, o qual está continuamente em movimento. Na peregrinação, as coisas se mostram por meio de suas histórias e é o próprio movimento que conta, não os destinos que

conecta. Na verdade, o peregrino ultrapassa seus destinos, pois este já está a caminho de algum outro lugar (INGOLD, 2015, p. 239).

Embora de vez em quando ele tenha que fazer uma pausa para descansar, e pode mesmo voltar repetidamente ao mesmo lugar para fazê-lo, cada pausa é um momento de tensão que — como segurar a respiração — se torna cada vez mais intenso e menos sustentável quanto mais tempo dura. Na verdade, o peregrino não tem destino final, pois onde quer que esteja, e enquanto a sua vida perdure, há algum outro lugar onde pode ir (INGOLD, 2015, p. 221).

Ingold (2015, p. 224) associa também o peregrinar a “uma malha emaranhada de fios entrelaçados e complexamente atados. Cada fio é um modo de vida, e cada nó um lugar”. Como um lugar é estar no caminho para algum outro, estar em um fio emaranhado nessa malha de trilhas interligadas é quase como estar “em todos os lugares” (INGOLD, 2015, p. 220). Admirando a cidade fantasma, sentado em um banco da Estação destruída, Bituca pode estar “em todos os lugares”. Ou, quem sabe, “em todos os tempos”, por conseguir voltar à cidade e à estação que pulsa ao ver o trem chegar.

Figura 20 – Cidade Fantasma



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

O espaço urbano se mostra como uma aparição ou uma ruína precoce, que reintroduz o tema hegeliano da reflexão melancólica do espírito que ocorre ao contemplar os destroços de civilizações extintas (HARDMAN, 1991, p. 30). Pintores e literatos esboçaram os traços dessa cidade fantasma, formada por manifestações fugazes que desaparecem na velocidade das novas máquinas e meios de transporte. Nesta dinâmica de rapidamente aparecer e desaparecer, surgem os cemitérios de trens, que se impregnam no cenário vazio da cidade fantasma.

“Hoje nem cidade — sem rastros e sem história — nos habita, nem os homens — que não sabem mais ver — habitam a cidade. A alma dos lugares parece ter-se perdido para

sempre” (BRISSAC; ROUANET, 1992, p. 72). Assim como a *Amarcord* (1973), baseada em Rimini, cidade que Fellini viveu na juventude e que já não existe, pois foi destruída na guerra; a *Guaxuma* (2018) da infância de Nara Normande que, feita de areia, foi levada pelo vento; ou a comunidade de Fern em *Nomadland* (2020), que vira cidade fantasma após a falência da fábrica que a fez surgir.

No século XIX, época heroica dos engenheiros, tinha-se a estrada e o trem de ferro como enormes organismos vivos, integrados ao progresso, movimento evolutivo e uniforme da sociedade em relação à natureza (HARDMAN, 1992). Acabou virando um grande monstro no final, como podemos ver na animação *Body Memory* (2011), em que Ülo Pikkov representa memórias de estonianos, durante a viagem ferroviária que fizeram ao serem deportados da União Soviética. Em *O Menino e O Mundo* (Alê Abreu, 2013), embora seja uma animação envolta em um clima de nostalgia, conduzida por cores e ritmos das músicas de protesto da América Latina (MOGADOURO, 2014), também podemos ver uma face traumática da memória ferroviária. No enredo, o comboio é o meio pelo qual o pai do protagonista o abandona, e como ele mesmo, mais tarde, muda-se para a cidade, onde terá sua força de trabalho explorada.

Figura 21 – Cenários: Estação e Oficina de locomotivas deterioradas



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

A partir desses cenários que vão fazer parte do curta-metragem, pode-se fazer um paralelo com a ferrovia fantasma descrita por Hardman (1991), cujo aspecto da estação é desolador, assim como o da oficina das locomotivas, da casinha do chefe da estação, da chaminé, da locomotiva e da cabine do maquinista, todos abandonados, com pedaços de ferro espalhados ao seu redor. O autor também fala da locomotiva triste, modelo da virada do século, que está repleta de ferrugem e com quase todas as peças faltando, bem como dos trilhos que, não menos enferrujados, seguem mato adentro, sabe-se lá por quantos metros, já que a continuação da estrada não é perceptível. A ferrovia fantasma se desgarrá da técnica que a produziu e manifesta sua feição sobrenatural e a paisagem que cerca os trilhos dela se torna deserta e remota, como se rompesse com o tempo e o espaço e concebesse uma localidade perdida, de uma época irredimível (HARDMAN, 1991).

Figura 22 – Cenários: Cidade e Trilhos deteriorados



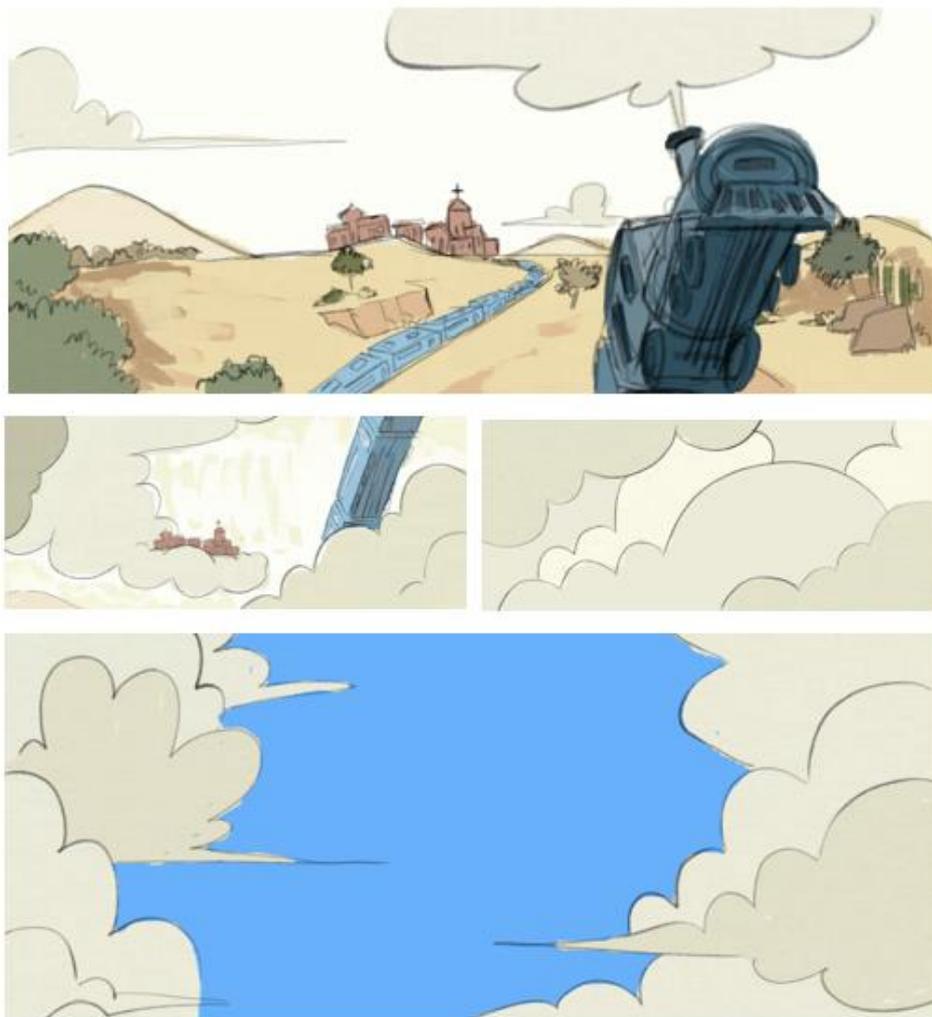
Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

Tal como a Madeira-Mamoré sobre a qual versa Hardman (1991) ou a Bahia-Minas que Milton Nascimento canta, as estradas de ferro cearenses — a de Baturité e a de Sobral — também nos convidam a uma viagem sem destino, na qual estilhaços de locais conhecidos viram um estranho lugar-nenhum. Como dito no primeiro tópico da Estação da Memória, as Marias-Fumaças que rodaram no Ceará, por sua vez, foram desprezadas como ferro velho e apartadas dos trilhos do Ceará, caminhos que atravessaram por quase um século, conectando pequenos povoados a grandes cidades (OLIVEIRA, 2013), e participando do espetáculo em que:

flagelados da seca, proibidos de ocupar as ruas da capital, serviram como mão de obra forçada na expansão das linhas férreas; trabalhadores ferroviários organizavam greves, capazes de paralisar o transporte de cargas e passageiros, devido às péssimas condições de trabalho; o desmatamento e o pó-chinês prejudicavam o solo e os lençóis freáticos, para manter as ferrovias em funcionamento (PEREIRA; MUNIZ, 2011).

Estas são contradições sobre as quais, como afirma Berman (1986), perdemos o controle e que os primeiros modernos tiveram de agarrar com toda força, a todo momento, em suas vidas cotidianas, para poder sobreviver. Ainda hoje se manifestam, de outras formas e em outros contextos, enquanto as Locomotivas — essas máquinas incríveis, condutoras de mudanças revolucionárias, que já foram celebradas como deusas do progresso e que assumiram o papel da primeira protagonista do cinema — “tão rapidamente como vieram, sumiram da face da Terra” (HARDMAN, 1991, p. 48).

Figura 23 – Esboços: Tudo que é sólido desmancha no ar



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

4 ESTAÇÃO DA HISTÓRIA

A Margaret Garner histórica era fascinante, mas, para um romancista, era limitadora. Muito pouco espaço imaginativo para o que eu queria. Então eu inventaria seus pensamentos, prenderia esses pensamentos a um subtexto que fosse historicamente verdadeiro em essência, mas não estritamente factual (MORRISON, 2018, p. 7).

Pode-se copiar no romance um ser vivo e, assim, aproveitar integralmente a sua realidade? Quando disserta sobre a personagem do romance, o crítico literário Antônio Candido (2009) diz que não, pois é impossível conhecer ou captar totalmente o modo de ser de uma pessoa. Além do mais, dispensaria a criação artística, a justificativa e o encanto da ficção. No processo de inventar a personagem, o autor, de certo modo, manipula a realidade para construir a ficção que, assim como a personagem que nela vive, vem à tona como um ente nem totalmente reproduzido da realidade, nem totalmente inventado.

Um exemplo é a obra literária da escritora de Cabo Verde Dina Salústio, a qual fez de suas experiências pessoais e seus lugares de memória a matéria prima para sua ficção (SILVA, 2021). Salústio, ao escrever, recupera memórias e narrativas próximas — de familiares ou de aspectos vividos no cotidiano — e as leva para a ficção, como uma maneira de recontar a história e reinventar o presente. Assim, “a memória individual se interliga com a memória de seus lugares de vivências e seus pertencimentos” e, através da escrita, é possível produzir conhecimento (SILVA, 2021, p. 201, 202).

“O grande arsenal do romancista é a memória, de onde extrai os elementos da invenção, e isto confere acentuada ambiguidade às personagens, pois elas não correspondem a pessoas vivas, mas nascem delas” (CANDIDO, 2009, p. 51). Em toda criação, a memória, a observação e a imaginação se combinam em graus variáveis, sem que o próprio autor consiga dizer a proporção exata de cada um desses elementos, “pois esse trabalho se passa em boa parte nas esferas do inconsciente e aflora à consciência sob formas que podem iludir” (CANDIDO, 2009, p. 57).

Candido (2009) fala ainda que o romance, e aqui eu poderia abranger para a ficção, baseia-se em um tipo de relação entre o ser vivo e o ser fictício, manifestada na personagem, através da qual o enredo existe e exprime suas ideias. O autor destaca o papel da personagem na narrativa, ao dizer que “ela representa a possibilidade de adesão afetiva e intelectual do leitor, pelos mecanismos de identificações, projeção, transferência” (CANDIDO, 2009, p. 40). Ele também arrisca afirmar que a personagem fictícia pode ainda parecer mais verdadeiro do que

alguém que de fato existe, se estiver bem entrosada com os outros elementos da narrativa (CANDIDO, 2009).

Aliás, são três os elementos centrais do desenvolvimento de uma narrativa: o enredo, as personagens e as “ideias”, que representam o seu significado. Mesmo derivado da fantasia, o conjunto bem arquitetado desses elementos nos leva ao que é conhecido por verossimilhança: a impressão da mais lídima verdade existencial. É necessária técnica para alcançá-la, pois, no romance, a realidade “é criada, é estabelecida e racionalmente dirigida pelo escritor, que delimita e encerra, numa estrutura elaborada, a aventura sem fim que é, na vida, o conhecimento do outro” (CANDIDO, 2009, p. 44).

Enquanto autora, foi um desafio tratar com múltiplas vozes e escolher as memórias que ficariam fora da história do curta-metragem. Pelo menos tive a oportunidade de trazer grande parte delas através das outras Estações presentes aqui. Nesta Estação, mostro como meu trabalho artístico comungou com minha trajetória de vida, melhor dizendo: minha peregrinação (INGOLD, 2012). Discorro sobre as principais escolhas do roteiro, *storyboard* e *animatic* feitos, nos quais eu e a equipe do curta buscamos algo diferente de uma coleção de relatos. Pretendi uma narrativa solar, com idas e voltas, capaz de falar de rudeza e de sonho. Falarei sobre o que Jefferson Costa (2019), discorrendo sobre sua *Graphic Novel* “Roseira, medalha, engenho e outras histórias”, apelidou de “mágico amálgama entre imagem e narrativa”, o qual denota significados e interpretações plurais, que, por mais que eu os queira tornar diretos e concisos, jamais poderei conter em um rol exaustivo.

Ainda assim, faço este esforço de pontuar o meu olhar a respeito da construção audiovisual feita até o momento e, para tanto, cito obras que conversam com o curta que realizo. Mas antes disso, vamos à...

4.1 História da história

No momento em que ouvi os relatos de minha mãe sobre o tal Sonho Azul, fiquei com Ponta de Areia na cabeça. Poderia ser “Encontros e Despedidas”, “O trem azul”, “Trem de doido”, ou qualquer outra música do Clube da Esquina sobre o tema. Mas era o coro inicial das crianças, depois a frase “Maria Fumaça não canta mais para moças, flores, janelas e quintais” que rodava como um disco em minha mente. Foi então que senti a necessidade de colocar para fora um conto. Para não correr o risco de esquecer, escrevi no celular, enquanto balançava no ônibus. De acordo com os metadados, a última edição desse microconto, que chamei de *Maria Fumaça*, data de 21 de julho de 2016. Preferi trazer ele assim, com seus erros de digitação,

repetições e frases mal construídas, como uma memória descarrilhada. Antes mesmo de chegar no meu destino, o trem já havia partido:

“De supetão, ouve-se o apito. Era a hora de maior agitação na cidade, e as pessoas agiam como se não o trem não fosse passar por lá no dia seguinte. As crianças corriam, os atrevidos se agarravam e subiam nos vagões, as moças e as flores na janela, quem sabe algum parente esperando alguém desembarcar de vez, encerrando a viagem por ali. Mas a maioria ia olhar só por curiosidade, só pra sentir um pouco o calor que dava aquele vulco-vulco. Principalmente em um lugar onde a melhor maneira de passar o tempo era justamente encarar enquanto ele passava. Qual era mesmo o nome da cidade? Faz uns dias que minha tia me contou, mas eu já esqueci o nome. Mas pode ser qualquer uma. Quem conhecer uma cidade que nasceu em volta de um trem pode admitir como sendo esta que vos falo. Uma cidade pequena, de gente simples, que parece que existia só pra enfeitar a paisagem de quem passava por lá em viagem. O trem chegava e este era o grande evento da cidade. Quando ele partia, não muito tempo depois, a cidade desaparecia. E foi assim que sucedeu. Teve um dia, o último que o trem passaria por lá, mas ainda assim parou alguns minutos na estação da cidade como de costume. Um homem desceu do trem, saiu correndo para o balcão de uma mercenária que ficava ao lado da estação. Pediu uma dose de cachaça. O garçom, que era o dono do lugar, foi prestativo. O homem engoliu. Glupt. Largou o copinho no balcão, e tão rápido como chegou, foi-se. Saiu correndo para o trem, que parecia aguarda-lo. Assim que ele entrou, a Maria fumaça apitou, e cidade que ela deixou para trás foi subindo, sumindo, desaparecendo, junto com a fumaça que a locomotiva soltava.”

O desenvolvimento dessa história como uma animação acompanhou o meu estudo sobre a linguagem e a teoria narrativa. No mesmo ano em que criei, foi lançado o edital de Cinema e Vídeo da Secretaria de Cultura do Ceará e, junto com colegas do curso básico de animação, tentei pensar em possíveis projetos para submeter. Na época, lembro que tinha mais vontade de seguir com outra ideia, mas foi o pessoal que me convenceu a escolher a do trem, pois acharam mais interessante. Bem, hoje sou obrigada a concordar.

Os primeiros tratamentos coincidem com as minhas tentativas iniciais de escrever um roteiro e, infelizmente, não tive o cuidado de guardar todas as versões escritas nesses seis anos que a história existe. Mas, pelos fragmentos de lembrança que às vezes invadem a mente, sei que os sentimentos que quero transmitir com esse enredo passaram por todas as versões, assim como algumas cenas que, mesmo de diferentes formas, mantêm a mesma energia.

Quando tudo começou, eu nem sabia muito bem como funcionava compor uma narrativa. Não tinha consciência de que ela requer um processo de lapidar, de desapego, assim como disposição para refazer quantas vezes for preciso. Aprendi a querer tudo pronto para ontem e como minha escrita, até pouco tempo, acontecia em função da busca por financiamento, nunca tinha me forçado à calma necessária: eu tratava o roteiro ou a escritura de um filme apenas como mais um dos documentos necessários para garantir a inscrição nos editais. Queria me livrar da obrigação de o escrever em poucos dias. Sentia a pressa de uma iniciante, queria realizar logo esse filme e ficar livre para o próximo.

Quando dei para um colega ler, a sinceridade dele me deixou agoniada. *Não entendi nada*, ele disse. Não entendi porque um curta de 15 minutos, que à época contava com protagonistas e um milhão (ou nenhum) pontos de virada não estaria funcionando. Não que eu fosse obrigada a seguir a regra dos três arcos, mas não a subverti conscientemente. Não havia ordem nenhuma, uma postura totalmente diferente da que tenho hoje, em que o peso da ordem às vezes me impede de começar.

Naquele tempo, para mim seria uma tortura refazer e acho que nem considerei essa opção. Deixei para depois: peguei no projeto de novo para tentar enviá-lo ao finado Fundo Setorial do Audiovisual (FSA), ao laboratório do Porto Iracema, a um edital da Secultfor, mudando o formato para conseguir encaixar em cada um, mas todos com a mesma correria e com o mesmo resultado. Não chegava nem perto de ser aceito.

Enquanto isso, assistia a filmes, principalmente animações, e lia livros sobre construção de histórias: *Story* de Robert McKee (2017), *Manual do Roteiro* de Syd Field (1995), *Storytelling* de Adilson Xavier (2018), *Como funciona a ficção* de James Wood (2017), *A jornada do escritor*, de Christopher Vogler (2015), além de diversas oficinas de escrita criativa e de quadrinhos.

Aos poucos, percebi que o roteiro merecia ser fruto de pesquisa e de estudo, o que ficou mais evidente quando participei de uma oficina sobre argumento cinematográfico. Entendi que precisava percorrer um bom caminho para encontrar as respostas, que não estariam lá, já prontas e estacionadas, assim como a cidade do Crato não fica parada no fim da Estrada de Ferro de Baturité, já que é construída a cada vez que minha mãe se lembra dela. Teria que construir os trilhos até chegar, se é que chegar é realmente possível. Por muito tempo, o que eu escrevia nunca parecia tão bom quanto a ideia.

Mas, se poderia levar alguns anos, para que me afobar? Todos os conhecimentos sobre escrita criativa que aprendi, usei como dormente, bitola e combustível. Em um exercício para esses inúmeros cursos que frequentei, trabalhei mais o conto *Maria Fumaça* e o transformei em uma história mais próxima do ponto que se encontra hoje. Quando ainda tinha ânimo para o inscrever em editais, em 2019 criei coragem para o submeter ao programa Rumos do Itaú Cultural e, juro, fiz isso mais para agradar a um colega de equipe do que por acreditar que seria possível. Em dezembro de 2020, mais de um ano depois, soube que havia sido selecionada e tive que mudar, com muita alegria, os planos que fazia para minha vida, em vários sentidos.

Foi difícil lidar com a pressão para desenvolver um enredo que me acompanha há tantos anos, que considero ser minha chance de construir uma grande história. Não sei se

cheguei a tanto, mas pelo menos consegui entregar algo a tempo, algo que me emociona e me dá gana, como ocorreu com o primeiro conto, chamado Maria Fumaça. No próximo subtópico, falarei das principais obras que influenciaram meu caminho até aqui. Não sei se vai parecer que o processo foi limpo e seco, mas adianto que isso nem é possível para quem escreve. Muitas vezes duvidei se chegaria em algo que valesse a pena, como ainda hoje duvido se cheguei. Mas está aqui uma história que só eu poderia ter escrito: Tempo Trem.

Figura 24 – Primeira versão de Tempo Trem nas mãos de Guilherme



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

4.2 Arte

Figura 25 – Personagens



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

Esses *designs* de personagens já passaram pelo processo de *Rigging*, método que articula esses modelos em determinados pontos de seu corpo para facilitar a animação. Assim, grande parte das cenas poderão ser feitas com a técnica de recorte digital, ao invés de animação quadro a quadro²⁶, a qual é mais cara e mais complexa (NESTERIUK, 2011). A maioria dos

²⁶Escolhi um vídeo que mostra exemplos de cada uma dessas técnicas de animação e suas diferenças. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=5JULfkIXjB8>. Acesso em: 23 set. 2022.

designs dos cenários também foi elaborada nesta etapa de pré-produção. Na fase seguinte, será feita a animação dos personagens, os quais serão postos nos cenários (o que também é conhecido como *staging*) e vão agir conforme foi determinado no *animatic*.

Assim, em relação à direção de arte, que em grande parte já foi elaborada no estágio atual do curta, o longa-metragem de animação *Wolfwalkers* foi um guia, por conta da estética de riscos de lápis, utilizados para retratar as lembranças. Os cenários que representam as memórias mais fortes de Bituca foram coloridos de forma mais preenchida e com maior saturação. Já as recordações mais distantes e frágeis da mente do protagonista possuem cenários com uma presença menor de cores.

Figura 26 – Estação na lembrança, com traços e não inteiramente preenchida



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

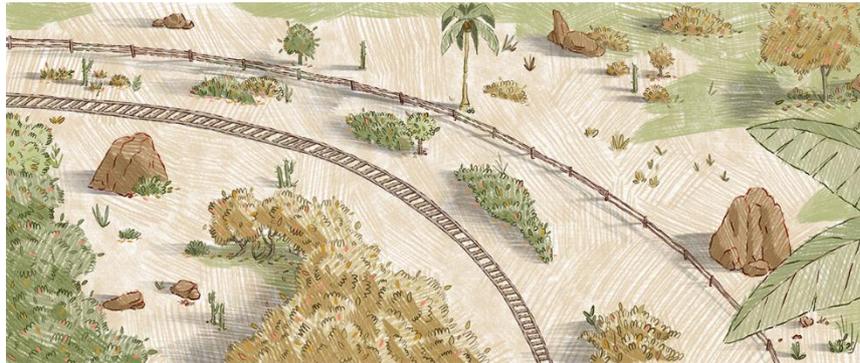
Figura 27 – Estação no presente, com pintura sólida



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

A série de animação *Hilda*, de Luke Pearson, também serviu como referência para a direção de arte criar um universo onírico e fantasioso, no qual se passa a aventura. Ao mesmo tempo, buscou-se ter correspondência com a realidade local, por isso a concepção dos cenários foi baseada também em cidades do interior do Ceará.

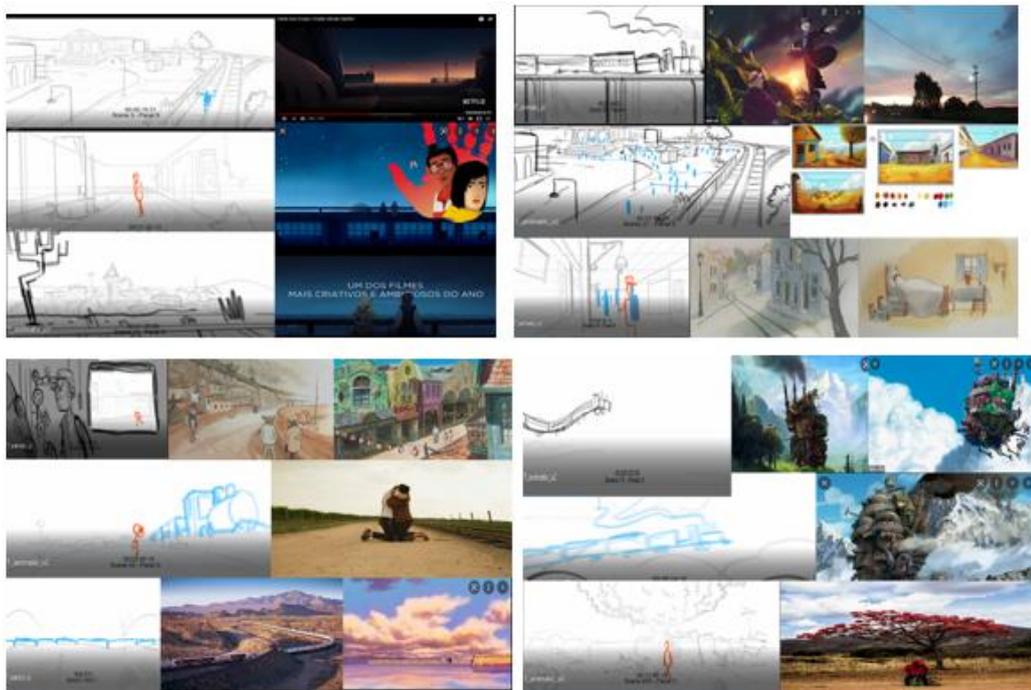
Figura 28 – Cenário: Curva dos trilhos



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

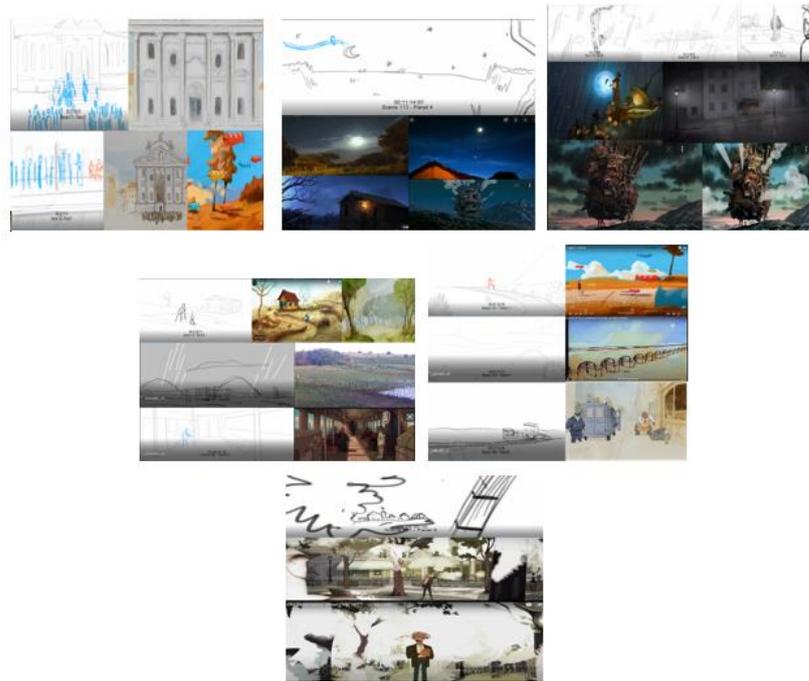
Para guiar a direção de arte, fiz os *moodboards*²⁷ a seguir:

Figura 29 – *Moodboards* 1



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

²⁷*Moodboard*, ou painel de sentimento, é um tipo de representação visual do projeto que pode ser composto de imagens, texto e amostras de objetos em uma composição da escolha do criador do quadro de humor.

Figura 30 – *Moodboards 2*

Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Estes *moodboards* são composto por fotos do meu arquivo pessoal, como também de imagens dos seguintes filmes: *Memo* (2017), *Ernest e Celestine* (2012), *O monge e o peixe* (1994), *Viagem na chuva* (2014), *Viagem de Chihiro* (2001), *Sebastiana* (2021), *Perdi meu corpo* (2019) e *Castelo animado* (2004).

4.3 Caminho da narrativa e suas influências

Ponta de Areia, ponto final/ da Bahia-Minas, estrada natural/ que ligava Minas ao porto, ao mar/ Caminho de ferro, mandaram arrancar./ Velho maquinista com seu boné/ lembra o povo alegre que vinha cortejar/ Maria Fumaça não canta mais/ Para moças, flores, janelas e quintais/ Na praça vazia um grito, um ai/ Casas esquecidas, viúvas nos portais

Bem, tudo começou daí, da música. Depois veio a crônica e só então a versão em roteiro audiovisual. Como disse, no primeiro tratamento, haviam três protagonistas — Bituca, filho de agricultores que fugiu de casa para viver como artista; Ivan, filho do prefeito da cidade, enviado à capital para estudar e apaixonado por Sandra, que, por sua vez, também queria uma educação formal, mas era a única dos três obrigada a ficar na cidade, pois devia se casar e ajudar a mãe. No final, penso que ela conseguiria fugir, assim, todos teriam sua vida marcada pelo movimento do trem azul celeste. Suas histórias seriam contadas pela voz do trem ou de uma maquinista que acompanhava tudo e que, quem sabe, poderia ser eu.

Mas, conforme a demanda de encaixar em editais de incentivo, fiz um recorte dessa premissa, que está mais para um longa, uma série ou um romance, que podem ainda vingar. Não por acaso a história escolhida para permanecer foi a de Bituca, já que toda a ideia surgiu por conta do imaginário que Milton Nascimento faz em relação ao trem azul, além do fato de que o desenho deste personagem é inspirado na aparência do músico. Nessa versão, Bituca habitava em uma cidade fictícia que possui uma atmosfera onírica e que representa uma cidade do interior do Ceará. Casos de sua vida são desencadeados pelas passagens do trem Sonho azul, que corta o sertão. Inclusive, é por meio do trem que ele viaja para a capital, a fim de tentar carreira como artista, deixando para trás sua cidade natal, que desaparece aos poucos, à medida que o trem para de funcionar.

Figura 31 – Primeiro Bituca feito por Guilherme



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

Nesse segundo tratamento, Bituca trabalhava na ferrovia para seguir os passos do pai, mas o que queria mesmo era ser músico. Aos olhos do dono da ferrovia, vivia atrapalhando a vida dos outros ferroviários com suas canções. Com certa idade, resolve embarcar no trem para ir à cidade grande, com o objetivo de tentar a vida de artista. A trama alternava entre recortes do passado e do futuro, então senti a necessidade de colocar adjetivos relacionados às fases da vida de Bituca, para melhor identificá-lo e deixar o roteiro menos confuso. Foi assim que cheguei nas denominações Bituca Criança, Bituca Jovem e Bituca Adulto.

Apesar de gostar desta, percebi que a música e o trem estavam disputando espaço em uma narrativa curta, e o comboio azul, que deveria estar no centro, ficou relegado apenas ao papel de fazer o protagonista chegar e partir. Pensei se não seria mais coerente deixar a música em segundo plano e trazer o trem para o centro de tudo. Foi então que o universo

começou a conspirar a meu favor. No dia 19 de março de 2021, saiu uma notícia publicada no Diário do Nordeste, escrita pelo jornalista Antonio Rodrigues:

Memória viva das estradas de ferro, ex-maquinista completa 100 anos: sonho, persistência e dedicação

Até o final da década de 1970, Cícero de Lima, que mora em Crato, comandou famoso trem "Sonho Azul", que ligava o Cariri à capital cearense.

O destino de Cícero Monteiro de Lima se desenhava natural: nascido na zona rural de Aquiraz, seria agricultor. Sem muita instrução, mas sempre batalhador, subverteu a própria sina e saiu de casa aos 16 anos. (...) passou a servir café na Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), se aproximando, assim, do sonho de ser maquinista. E conseguiu. Permaneceu na função por 36 anos até se aposentar, em 1976. Hoje (19), Cícero completou 100 anos de idade, sendo ele mesmo memória viva da estrada de ferro que, por muitos anos, levou desenvolvimento e sonhos de uma ponta a outra do Ceará.

(...) Até chegar à função de maquinista, Cícero passou por maus bocados. Após o período como ajudante, exerceu o cargo de foguista, sendo o responsável por colocar a lenha que movimentava a popular “maria fumaça”. Com a chegada do trem elétrico, deixou o calor da caldeira e começou a ter as primeiras oportunidades manobrando o trem. Até que a RFFSA realizou uma seleção para conduzir suas locomotivas que faziam o trajeto entre Crato e Fortaleza. Entusiasmado com a oportunidade, se esforçou. “Se tinha que aprender as lições 1 e 2, ele já estudava a 3”, conta sua filha, a professora Fátima Carminha de Lima (RODRIGUES, 2021).

Era isso. O sonho de Bituca não seria mais tornar-se artista e, sim, maquinista, se é que precisam significar coisas diferentes. Foi assim que construí o raciocínio, mudei alguns pontos sem alterar estruturalmente o enredo que tinha antes. Ainda mais porque queria manter o encontro de Bituca Maquinista (outra denominação para Bituca Adulto) com Bituca Criança, tal como ocorre em *O Menino e o Mundo* (2013), que também se inspira na obra de Milton, em especial a canção “Bola de Meia, Bola de Gude”. Assim, a música saiu do arco dramático no novo tratamento, mas planejo fazê-la presente em outro plano, reforçando e em harmonia com a comunicação visual.

Nessa construção que é meio sensível e meio racional, as ideias me encontravam ou eu as encontrava à força. Em determinado momento do processo, decidi simular um documentário, muito pelo fato de que eu havia assistido a vários que tratavam das ferrovias no Ceará. Além disso, percebi que muitas animações hoje possuem uma voz em *off*, como *Apneia* (2019), *O projeto do meu pai* (2016) e *Guaxuma* (2018), que usam o potencial para o fantástico que o gênero proporciona para resgatar memórias. Entendi que essa história era a melhor forma de contemplar os depoimentos familiares e de todos os sujeitos que fizeram parte do universo ferroviário. Cheguei a pensar em um grande número de personagens que tinham pequenos arcos narrativos, vividos na plataforma da estação e arredores, só que Bituca ainda ocupava o lugar do protagonista, até porque ele seria o narrador.

O resultado foi interessante, mas ainda parecia muito indefinido, pois não era *plot driven*, em que o foco é a história, nem *character driven*, tipo de narrativa em que o importante é acompanhar o desenvolvimento de um personagem, mais do que a trama em que ele está inserido (MYERS, 2021). Também julguei que havia personagens demais para o público se ligar a qualquer um deles, e as pequenas crônicas de cada um ficavam muito apressadas. Então enxuguei a quantidade de pessoas e de ações que cada uma faria, mas a trama prossegue com o maquinista observando o fuzuê causado pelas paradas do trem, só que agora com foco no ponto de vista dele e da máquina que conduz (ou seja, agora é um filme *character driven*). Por questões técnicas e práticas, a ideia da narração em *off* também foi descartada porque era mais difícil manter o ritmo desejado da narrativa visual se esta tentasse acompanhar uma voz. Além disso, comecei a julgar a narração literal demais e preferi seguir um caminho do que seria mais sutil e abstrato.

Pouco após ter decidido que meu protagonista seria um maquinista, surgiu na minha biblioteca um livro que eu nem sabia que existia aqui em casa, *A Estrada da Minha Vida*, que já citei em tantas Estações, o qual Oliveira (2013) conta as memórias afetivas de seu pai, o maquinista Chico Velho, apoiado na história registrada acerca das linhas férreas cearenses. Durante a seca, a mãe de Chico Velho decide levar os filhos para uma cidade próxima aos trilhos, na esperança de que lhes trouxessem prosperidade. Chico Velho descobre mais tarde que quer ser maquinista e passa a trabalhar no locomóvel abastecendo o trem, enquanto sonha em conduzir uma locomotiva de verdade.

Sua mãe e sua mulher foram contra o desejo dele no início, pois tinham medo que ele sofresse um acidente. Mas Chico foi mesmo assim e, depois de alguns anos como foguista, alcançou a posição desejada. Viu os passageiros admirando a Maria Fumaça em uma curva, salvou o comboio na Serra do Itapaí, soube do trem fantasma que correu sozinho nos trilhos pela madrugada, riu do carro que apostou corrida com o comboio e muito mais.

Além do livro de Oliveira (2013), outras obras literárias, de modo mais indireto, conversavam com o que queria criar, como a visão infantil do protagonista em *Menino de Engenho*, de José Lins do Rego (2003) e de *Miguilim*, de João Guimarães Rosa (2001). Rosa, por sinal, é um autor que exerce muita influência sobre mim e sua obra está presente nas narrativas e nos personagens que crio, como também na construção visual que proponho. A descrição que faz de uma estação de trem localizada em uma pequena cidade interiorana, no conto *O burrinho pedrês*, foi uma referência para a criação da pequena cidade em que se passa a história do curta de animação, como pode ser visto na Figura 33: “Já se avista, lá muito em baixo, o arraial: a igreja, a boneca e branca, no tope do oiteiro; as casas, da Rua-de-Baixo e

da Rua-de-Cima; e a estação, com os trens parados, no meio da fumaça das locomotivas” (ROSA, 1984, p. 57-58).

Figura 32 – Esboço: a Cidade e a Estação



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

E mais uma vez Italo Calvino (1990), com *As Cidades Invisíveis*. Por algum tempo, caí na armadilha de pensar que estava criando algo novo, até ler Calvino (1990), que já havia escrito imagens semelhantes às que eu buscava, décadas atrás:

Cidades que não se elimina da cabeça (...) como um retículo em cujos espaços cada um pode colocar as coisas que deseja recordar e que obrigada a permanecer imóvel e mutável para facilitar a memorização, (...) definhou, desfez-se e sumiu. Foi esquecida pelo mundo²⁸ (CALVINO, 1990, p. 21).

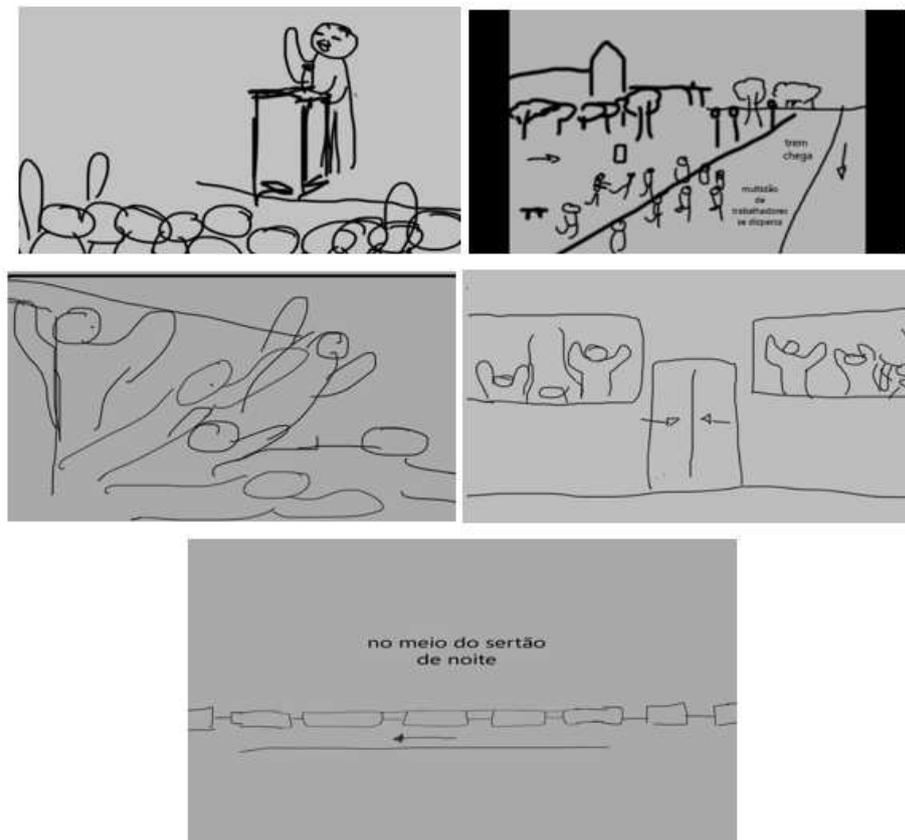
Fui influenciada ainda por outras cidades abandonadas, fantásticas e localizadas no meio da aridez, como Comala em *Pedro Páramo*, de Juan Rulfo (1955). Sua narrativa não linear me fez entender que não bastava abordar a passagem do tempo na história, pois seria mais interessante trazer à tona o espanto que ela causa, a confusão e as lacunas da memória no próprio plano de composição. Além disso, tinha em mente seu final que desmorona sem fixar um só significado.

Queria contar uma memória que é familiar e ao mesmo tempo coletiva como aquelas presentes nas narrativas circulares *A Casa dos Espíritos*, de Isabel Allende (1982), e *Cem anos de solidão*, de Gabriel García Márquez (1962). No livro de García Márquez, inclusive, há uma passagem sobre trem infinito que leva os corpos sem vida dos trabalhadores que

²⁸Ver as imagens no último tópico da Estação da Modernidade.

protestavam em Macondo, rumo ao esquecimento. Em alguns rascunhos de argumento, faço alusão aos movimentos grevistas dos ferroviários, classe politicamente muito atuante. Lopes (2017) destaca que a RFFSA serviu como cenário dessas experiências, constituindo-se não somente como ambiente de trabalho, mas também como “espaço educativo de formação profissional, de apropriação dos saberes da experiência” e, historicamente, “espaço de luta e de formação social e política dos trabalhadores ferroviários” (LOPES, 2017, p. 21). Em rascunhos rudimentares da primeira versão do *animatic*, tentei abarcar esses movimentos sociais, como ilustra a Figura 33:

Figura 33 – Cena cortada que havia na primeira versão do *animatic*



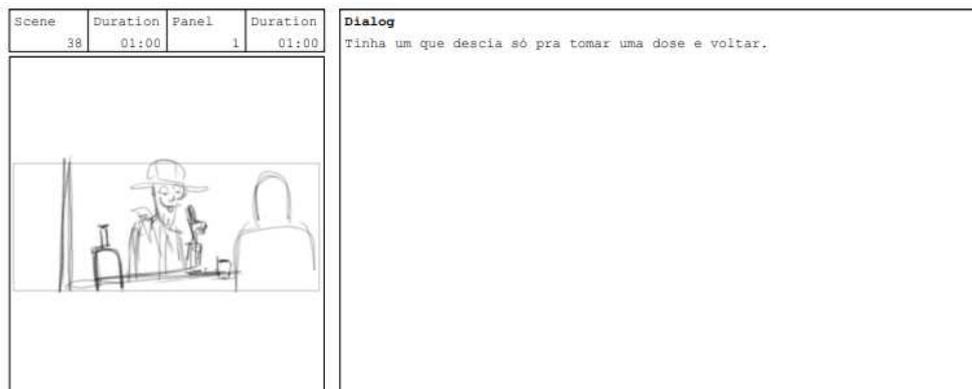
Fonte: elaborada pela autora.

Essa cena antecedia a noite em que ocorria o acidente ferroviário provocado pela chuva e, portanto, carregava uma atmosfera ainda mais sombria. Por entender que uma narrativa mais simples dá a possibilidade de abordar os poucos elementos com mais profundidade, optei por abdicar das lutas políticas dos ferroviários, um pouco a contragosto. A boa notícia é que tive a oportunidade de trabalhar essas questões em um projeto que é a expansão de Tempo Trem, um longa-metragem homônimo, que agora está na fase da escaleta. Nele amadureci a ideia de

desenvolver Bituca como um ferroviário que é também um militante político em busca de seus direitos, em tempos de cerceamento de liberdade. A história dele não se encerra aí, pois tudo é testemunhado do ponto de vista de sua neta, que viaja no tempo por meio do trem para conhecer o avô. Bem, poderia continuar falando deste filme, mas seria necessário uma dissertação só para ele.

Outro que não ficou até a versão final da narrativa do curta foi um personagem que nem tinha nome. Era apenas o “homem da dose”. Foi uma das primeiras imagens, presente nas memórias de minha tia Cileide, que me provocou a vontade de escrever alguma história em que ela estivesse presente, antes mesmo de ser uma animação ou de se chamar Tempo Trem. É possível ver o homem da dose no microconto Maria Fumaça que mostrei no ponto anterior, personagem que fazia o trem esperar enquanto ele pedia uma pinga. Ele já estava lá e se manteve em várias versões do roteiro e do *storyboard*. Infelizmente, percebi que não cabia mais na narrativa. Mas, de todo modo, ele existiu. Aqui está:

Figura 34 - O homem da dose



Elaborado por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Apelidei a cena que antecede o temporal que faz o trem descarrilhar como Luar do sertão, presente em todas as versões do roteiro, de várias formas diferentes. Essa é uma das cenas que eu nunca iria abrir mão, pois é inspirada na música “A lua girou”, de Milton Nascimento. Depois de vários testes, é assim que ela se apresenta:

Figura 35 – Esboço: Cena Luar do sertão



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante.

E o Especial de Cargas se estirava, qual uma serpente gigantesca sobre a linha de ferro, vencendo, uma a uma, galhardamente, as estações à sua frente, subindo e descendo rampas, agora já mergulhando nas trevas da noite, abeirando-se de açudes e lagoas, surpreendendo, com seus faróis, aqui e acolá, raposas e aves noturnas (...) (OLIVEIRA, 2013, p. 197).

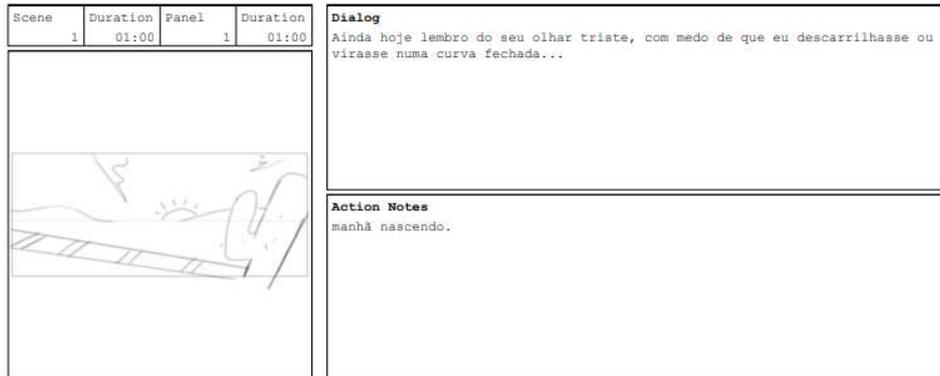
Aprofundei a análise de obras cinematográficas que já faziam parte do meu horizonte criativo, como as que citei ao longo das Estações deste trabalho. Vale citar também outras que inspiraram planos e enquadramentos, por serem narrativas que giram em torno de um trem, como o longa *A general* (1926) e o curta de animação experimental *Train of Thought* (2010). Para além de obras que retratam ferrovias, foram referências: o curta cearense *Vida Maria* (2007), que possui uma narrativa circular e que consegue narrar a vida inteira da protagonista em pequenos recortes, como também o curta de animação *Guida* (2014), de Rosa Urbes, que desenvolve de modo muito sensível a tentativa da protagonista de ressignificar sua realidade, depois de anos trabalhando como burocrata em um Fórum.

Ademais, foquei no estudo daquelas obras relacionadas à memória, seja no enredo, seja pela própria forma com que são desenvolvidas. Quando não sabia a que nível de experimentação me atreveria para realizar o curta-metragem, cheguei a considerar o formato de *O Ano Passado em Marienbad* (1961) que, pelas repetições e estranhezas, denota tão bem a dinâmica do sonho e da memória. No curta, não cheguei a ir tão longe, mas os longas *21 gramas* (2003) e *Amores Perros* (2000), escritos por Guillermo Arriaga, assim como o livro de Juan Rulfo (1955), reforçaram o pensamento de que eu deveria embaralhar os acontecimentos da história e construir uma cronologia não linear.

Na primeira versão de *animatic*, o diretor de animação brasileiro Guto Bicalho, que nos prestou consultoria, aconselhou a colocar a narrativa escrita no roteiro em imagens e em movimento o mais rápido possível, pois nem tudo descrito com palavras funciona como filme.

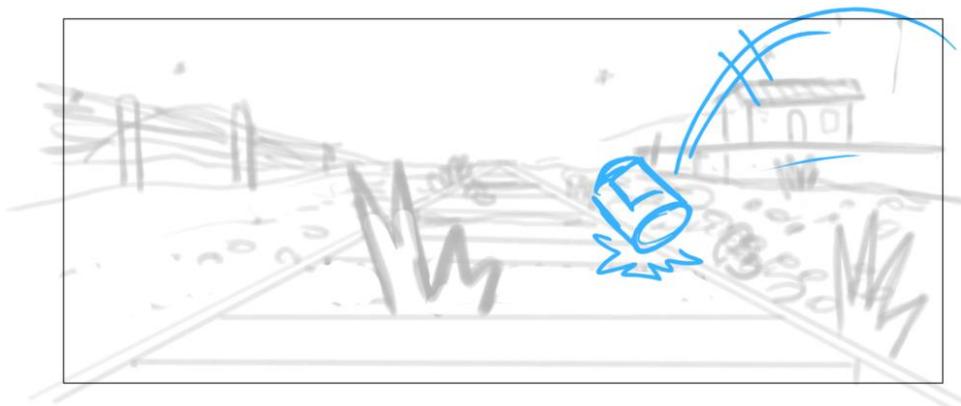
Ele também fez provocações para aproximar mais a história dessa cronologia bagunçada. Um exemplo foi quando me disse que talvez fosse mais interessante começar o curta já na última fase do personagem, com Bituca Idoso, e não na primeira passagem do trem, como eu fiz em versões anteriores.

Figura 36 – Trechos do *storyboard*: Quase que começava assim



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Figura 37 – Trechos do *storyboard*: Início atual



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Importante destacar que assisti a *Cidadão Kane* (1941) enquanto desenhada a história, um clássico que é também um filme sobre memória e um dos pioneiros em vários sentidos, inclusive na construção não linear da narrativa. A passagem em que um antigo amigo do protagonista relata uma lembrança acerca de um fato tão breve — uma moça que partia e sequer olhava para ele de volta, cada vez mais presente na lembrança à medida que envelhecia — fez-me concentrar nessas pequenas memórias que, aparentemente rápidas e desimportantes, são cheias de significado, sensíveis e muito marcantes. Assim, *Cidadão Kane* entrou na bagagem de referências para o formato da narrativa que elaborei, pois transporte para minha

história a existência de um segredo cujo significado nos é revelado apenas no final. No caso de Kane, é a palavra *Rosebud* que ele fala antes de morrer, a qual força o jornalista a reconstruir sua vida por meio de relatos para entendê-la. Na narrativa criada para o curta, é o que Bituca Criança grita para Bituca Adulto/Maquinista, no início e no final da trama.

O fato curioso sobre esse segredo é que nem eu sabia o que ele seria quando o criei. A certeza que eu tinha era a de que o Bituca Criança iria gritar algo para o Maquinista, e sua versão adulta não iria ouvir. Quebrei a cabeça por dias para determinar o que o protagonista diria, enquanto eu escrevia outras partes da história. Debaixo do chuveiro ou rolando na minha cama, nenhuma ideia parecia valer a pena. Até que chegava o momento de definir o final. Quando escrevia seu nome para que ele pudesse falar, de acordo com a formatação correta para diálogos no *Master Scenes*²⁹, a frase veio sem mais delongas, como se o próprio Bituca me gritasse:

Figura 38 – Trecho do roteiro: fala final de Bituca

A Maria-fumaça toca o apito, depois ultrapassa o menino, que grita duas vezes:

BITUCA CRIANÇA
Um dia eu ganho! Um dia, eu que vou ganhar!

Fonte: elaborado pela autora.

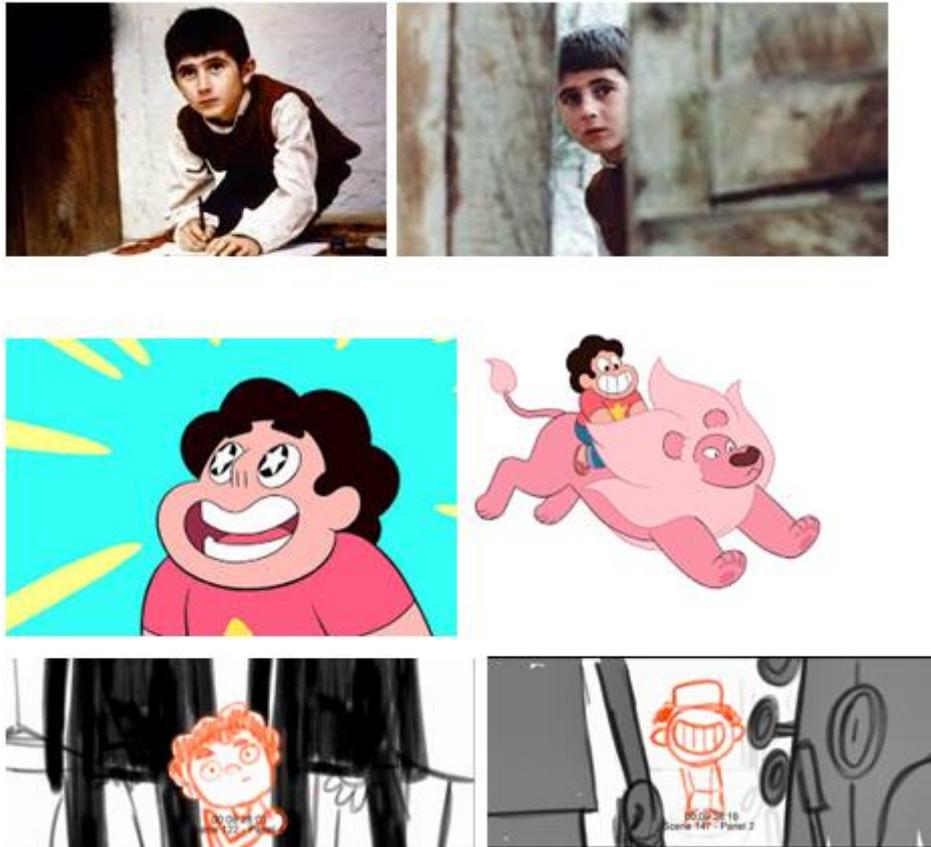
Foi um Eureka! Era óbvio que ele diria isso, e era exatamente a frase que eu buscava, porque era aberta, indeterminada, reforçava a circularidade da trama, mas também se encaixava concretamente na cena. Uma ideia que surge assim, de maneira tão espontânea, foi e sempre será uma exceção na escritura de uma narrativa. Nenhuma outra parte veio assim, tão fácil. Muito pelo contrário. Com o resto, foi preciso criar, recriar, refazer, ajustar e lapidar.

Devo citar também a influência no meu percurso da trilogia de Koker, de Abbas Kiarostami, composta pelos filmes *E a vida continua* (1992), *Através das Oliveiras* (1994) e *Onde Fica a Casa do Meu Amigo?* (1987). O que mais me chamou atenção nesses filmes foi, principalmente: a delicadeza e o olhar com que aborda uma cidade atingida por um desastre, na fronteira entre o real e a ficção, no primeiro; o enredo que se desenvolve a partir de um conflito simples e, ao mesmo tempo, angustiante para a perspectiva de um menino, no último.

²⁹*Master Scenes* é o nome dado ao padrão da formatação correta de roteiro. É o formato utilizado em todos os filmes e em todas as séries. LEITE, João. **O formato Master Scenes**. Disponível em: <https://www.avmakers.com.br/blog/o-formato-master-scenes>. Acesso em: 22 jul. 2022.

Como nada controla a mente criadora, para dar vida, personalidade e carisma ao menino Bituca, protagonista do curta-metragem, associei o personagem principal de Onde Fica a Casa do Meu Amigo?, o menino Ahmad de oito anos de idade, ao Steven Universo da série de animação, que maratonei na época que trabalhava no roteiro da animação.

Figura 39 – Ahmad, Steven e Bituca



Fonte: Arquivo pessoal.

Quem assistiu a O menino e o mundo (2013) deve perceber sua influência no curta-metragem que desenvolvo. Algumas das características que aproximavam os dois filmes foram causadas por escolhas conscientes da minha parte, mas outras nem tanto. A cena final, por exemplo — o retorno de Bituca, já idoso, para o flamboiã em que ele brinca com seu trem de brinquedo na infância — surgiu como algo natural:

Figura 40 – Bituca brinca na árvore de sua infância



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

E a surpresa que tive ao assistir novamente o longa de Alê Abreu e ver que seu personagem faz o mesmo para encerrar sua história: retorna a uma árvore do quintal da infância, imagem que deve ter ficado cravada em minha mente e que me fez persegui-la, até mesmo sem saber.

Figura 41 – O Menino de Alê Abreu na árvore de sua infância



Fonte: O menino e o mundo (2013).

Nós, criadores, às vezes nos deparamos com esse tipo de ideia que invade a mente, que quase me faz afirmar que não é preciso pesquisa para criar, pelo menos para alguns elementos da obra. Mas a verdade é que já exploramos tanto e já estamos tão absorvidos no universo daquilo que criamos que certas imagens parecem vir instintivamente. Às vezes, sinto-me tentada a concordar com a ideia de inconsciente coletivo, pois alguns pensamentos parecem estar na memória da humanidade que, de vez em quando, cada um de nós tem acesso individualmente. Um exemplo disso foi quando pensei na metáfora de um personagem se equilibrando nos trilhos que, ao longo das transformações do roteiro, foi o próprio Bituca quem assumiu esse papel.

Em um primeiro momento, a caminhada sobre o ferro da estrada e sua transformação em menino simplesmente aconteciam, sem nenhuma virada. Mais um toque de

Guto Bicalho foi sugerir dinamizar e variar mais os planos, o que cultivou a ideia de fazer o protagonista ter dificuldades em se equilibrar e, quando finalmente consegue, torna-se Bituca Criança.

Figura 42 – Trecho do *storyboard*: Bituca se equilibra nos trilhos



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Talvez em algum lugar dessa grande memória coletiva haja a imagem do menino se equilibrando nos trilhos. Depois que essa cena já existia como está hoje, vi um plano semelhante no filme *Os Boas Vidas* (1953) de Fellini.

Figura 43 – Final de *Os Boas Vidas* (1953)

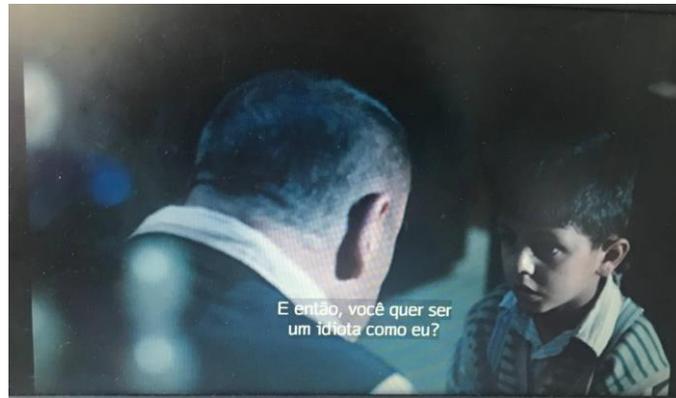


Fonte: *Os Boas Vidas* (1953).

Falando de filmes italianos, não poderia faltar aquele que é não só uma grande homenagem ao cinema, como também uma ótima referência para tratar o tema memória na

linguagem fílmica. Falo de Cinema Paradiso (1988), cuja atmosfera e narrativa me nortearam de tal forma que, talvez, seja essa a obra mais influente de todas que foram citadas aqui.

Figura 44 – Alfredo flagra o sorrateiro Totó na sua sala de projeção



Fonte: Cinema Paradiso (1988)

Figura 45 – Cineasta Salvatore visita as ruínas do Cinema Paradiso



Fonte: Cinema Paradiso (1988)

Figura 46 – Maquinista flagra Bituca Criança na Locomotiva



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Figura 47 – Bituca anda em ruínas



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Os filmes de aventura-fantástica produzidos pelo Studio Ghibli são uma referência fundamental para decupagem e curvas de dramaticidade do curta-metragem. O castelo animado, meu filme preferido do estúdio, no qual a trama gira em torno de um maquinário mágico, foi o primeiro que me estimulou a pensar em uma história semelhante, que se passasse na realidade brasileira. Atualmente, mostrando o *animatic* para outras pessoas e profissionais da equipe, nem preciso mais explicar que as movimentações do comboio pelo céu do sertão são baseadas no voo de um Dragão, principalmente aquele retratado em *A Viagem de Chihiro* (2001):

Figura 48 – O Trem Dragão



Fonte: elaborada por Guilherme Cavalcante e pela autora.

Figura 49 – O Dragão de Chihiro



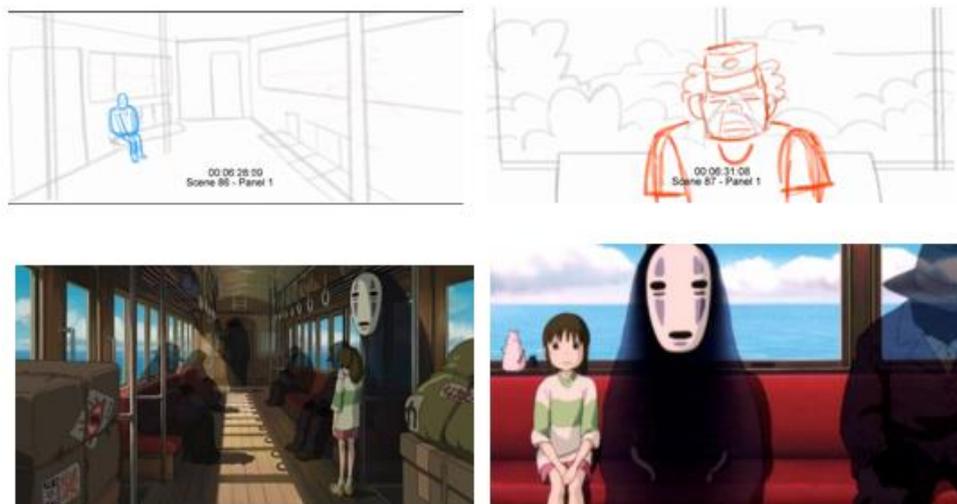
Fonte: *A Viagem de Chihiro* (2001)

Foi interessante encontrar imagens parecidas, como no livro *O trem e a cidade*, em que Farias Filho (2016) cita o discurso de Dr. Antonio Ibiapina que, na inauguração da estação ferroviária da cidade cearense Ipu, referiu-se aos apitos da serpente de ferro como “sibilos da locomotiva”.

O “Trem de ferro”, esse audacioso Prometeu que roubou ao céu a centelha creadora para inflamar e vivificar aquela estrutura pesada” (FARIAS FLHO, 2016, p. 11).

Já o interior do trem-dragão em que o personagem retorna ao seu lugarejo também é uma homenagem ao trem em que a Chihiro viaja:

Figura 50 – Bituca e Chihiro



Fonte: Arquivo pessoal.

A cena de *A viagem de Chihiro* que o curta faz referência acontece no final do filme, no clímax narrativo, e já é, em si, uma transitoriedade espacial, pois a protagonista e outros personagens viajam de trem até a casa de Yubaba. Por mais de dois minutos, nada acontece, pelo menos em um primeiro olhar. Nem diálogos, nem interações entre os personagens, nem grandes momentos de ação. O estranhamento que esse momento de aparente vazio narrativo pode gerar, principalmente para o público o ocidental, acontece porque, conforme a análise de discurso da linguista Orlandi (2007), o ser humano do ocidente contemporâneo busca um apagamento do silêncio, o qual é visto como algo que deve ser evitado.

Para o nosso contexto histórico-social, um homem em silêncio é um homem sem sentido. Então, o homem abre mão do risco da significação, da sua ameaça e se preenche: fala. Atulha o espaço de sons e cria a ideia de silêncio como vazio, como

falta. Ao negar sua relação fundamental com o silêncio, ele apaga uma das mediações que lhe são básicas (ORLANDI, 2007, p. 34-35).

Ao longo desse e de outros filmes que Hayao Miyazaki dirigiu, são perceptíveis situações de transitoriedade no enredo, como no deslocamento geográfico de um ponto a outro por parte dos personagens, além da transferência da realidade que conhecemos para um outro mundo, gerando um momento intervalar de suspensão do cotidiano. Porém, mesmo em seus filmes mais agitados, o diretor também sempre encontra um tempo para o silêncio, a pausa, respiração e repouso, o que sempre me encantou.

Assim, busquei, dentro da curta duração do *animatic*, o vazio palpável em vários dos filmes do Studio Ghibli, principalmente os do diretor Miyazaki, que convidam a contemplar, a se perder, perceber outros caminhos, pensar em outras linhas e refletir sobre a maneira como as imagens nos tocam. Talvez o encantamento que esses filmes provocam no ocidente seja porque apresentaram, resgataram ou popularizaram as possibilidades múltiplas de apreender os fenômenos, maneiras plurais de construir a comunicação, também existente nos vazios. Estes, que em um primeiro momento parecem não ter significado, são, na verdade, instância máxima da significação, já que permitem fluir tudo e deles tudo pode nascer (PINTO; REINALDO, 2019).

De volta à referida cena, pode-se ver Chihiro no trem com expressão pensativa e determinada no rosto, mais amadurecida após sua jornada, preparada para enfrentar o que lhe aguarda, seja o que for. Já Bituca viaja no trem com expressão cansada, sem saber o que esperar ou como estará sua cidade natal, anos após ter partido. É pelo comboio que ele retorna, em um deslocamento espacial e também temporal. Em trânsito, não está nem em um nem em outro. Nem no presente nem no passado, mas no entre os dois.

Hosea (2015) compara a experiência de andar de trem com a de assistir a um filme, mas chama atenção para o fato de que, enquanto o deslocamento do comboio continua a ser em linha reta, as obras audiovisuais podem viabilizar a construção não cronológica do tempo, assim como a manifestação não consecutiva de múltiplos espaços. Tempo Trem foi e continua a ser uma tentativa de realizar esse tipo de cinema, não só no curta mas também nas outras experiências que ainda podem ser desenvolvidas.

Atualmente, a história possui a sinopse a seguir: “Ao retornar a sua cidade natal, abandonada desde que o trem Sonho Azul parou de funcionar, Bituca não esperava ouvir o apito da Maria Fumaça que, em uma última passagem, traz de volta o tempo de quando ele era maquinista”. Ao contar as lembranças desse condutor de trem, pensei em um enredo circular que, tal como a memória, não possui um início ou um fim determinado, pontos que podem, na

verdade, ser confundidos. Aliás, a sequência inicial e final do curta culminam na mesma cena, exibida em duas perspectivas diferentes — a primeira na idade adulta e a segunda na infância do protagonista.

É possível notar que me interessei por um cinema diferente dos primeiros filmes, citados na Estação da Modernidade, que apontavam a estrada e o trem de ferro integrados ao progresso, movimento evolutivo e uniforme da sociedade (HARDMAN, 1991). Assim, ao invés de apontar um mundo como ideal, moldado pelo homem, prefiro me aproximar daquele em que o real age contra si: todo o tempo condensado coexiste com o momento presente. A narrativa não é mais dada, então, por condições discursivas do método cartesiano ou iluminista. É do não institucionalizável, do delírio, da fabulação e do sonho que sai o pensamento (FARINA, FONSECA, 2015, p. 122).

Enfim, procurei a imagem-tempo do pensamento de Deleuze (2009), que vejo na atmosfera cristalina e onírica que certos filmes nos fazem mergulhar, muitos deles citados aqui porque motivaram minhas escolhas. Nessa atmosfera que criam, objetos e meios alcançam uma realidade material autônoma e passam a compor pontos nos quais o real e imaginário são indiscerníveis: sujeito e objeto, passado e presente, atual e virtual. Podemos pensar nessas questões a partir do conceito de memória Bergson, que desvincula o tempo do movimento, da passagem, pois cada lembrança, sonho ou delírio que nos invade involuntariamente atualiza o passado. Este, por sua vez, deixa de ser a verdadeira versão dos fatos e pode ser submetido a uma ilha de edição. Como explicam Farina e Fonseca (2015, p. 121), interessa-me o tempo em que, segundo Deleuze (2009), não há hierarquia cronológica. Nele, em uma mesma imagem virtual estão concentrados acontecimentos de tempos absolutamente distintos (FARINA, FONSECA, 2015, p. 121).

5 ENTREVISTA-JOGO

Nessa experimentação, pretendi deixar a possibilidade de interagir com a narrativa desse grande jogo que resultaria ao final do processo de criação de um curta-metragem. Mas, como iria reunir relatos de pessoas que se relacionaram com o Sonho Azul para construir a trama, tanto do curta de animação, quanto do jogo feito a partir do processo criativo desse filme, também planejei dar às entrevistas o caráter de jogo, cujos participantes seriam eu e os entrevistados, tendo como base o conceito de arte relacional de Bourriaud (2009). Como disse Waly Salomão “a memória é uma ilha de edição”, assim, esse método teve como finalidade tornar explícita a reinvenção das memórias, o que já acontece toda vez que é revisitada.

Na Estação da Memória, falo como todos os trabalhos que investigam a memória, principalmente por meio da oralidade, lidam com sua reinvenção constante. Neste texto, pretendi colocar essa ideia em prática de uma forma declarada, estimulando a ficcionalização das lembranças. Se imagino que, ao final da pré-produção de uma animação, poderia dar a forma de jogo às narrativas que fizeram ou não parte do filme, por que não usar também o método do jogo em cada estação? Com esse objetivo, criei um modelo de ação, chamado de entrevistas-jogo, que proporcionou a criação de narrativas a partir do contato entre minha imaginação e as memórias de minha mãe, que foi entrevistada por meio deste método.

O modo como essa entrevistas-jogo foi conduzida foi determinado a partir da pessoa com quem dialoguei e da relação que tenho com ela. Foram as demandas e considerações de minha mãe que orientaram minhas escolhas em relação às ferramentas metodológicas mais específicas — entrevistas semiestruturadas ou abertas; observação participativa; registros visuais e sonoros em mapas, diários, fotos, vídeos, etc. (OLIVEIRA FILHO, 2016, p. 40).

Se minha intenção é a invenção de memórias, de um cotidiano passado e da ordenação do tempo vivido, feita por mim e pela entrevistada, devo considerar o fazer da arte que vai além da sua forma material e se constrói no encontro. Assim, tenho como horizonte teórico a arte relacional, que se faz com a ligação existente nas interações humanas (BOURRIAUD, 2009). Além dele, algumas passagens de Huizinga (2005) me estimularam a pensar na entrevista-jogo como algo interessante, como quando ressalta que, embora todo jogo tenha um fim, ele se mantém como uma criação nova do espírito, um tesouro que permanece na memória. E quando descreve o jogo como a transformação da realidade em imagens, ou como a manipulação de imagens, ajudou diretamente no processo de estabelecer a metodologia para a entrevista-jogo que realizei com minha mãe, assunto que vou abordar com mais detalhes no próximo ponto.

5.1 Entrevista-jogo com minha mãe: trilhos da memória

Um pouco antes dela sair, havia perguntado se, na semana seguinte, quando voltasse da viagem, ela teria disponibilidade para que começássemos o registro de seus relatos. Naquele momento, não achei que caberia explicar o formato. Primeiro porque eu ainda não o tinha definido muito bem. Segundo porque minha mãe também é pesquisadora e, como pude comprovar mais tarde, o que estava esboçando seria complicado e subjetivo demais para encaixar na abordagem que ela está acostumada. Explicar de maneira abstrata, sem uma demonstração prática, dificultaria sua compreensão, então, para facilitar minha vida, chamei apenas de entrevista. Já estava quase no seu horário de ir para a rodoviária, onde ela pegaria o ônibus que a levaria à cidade do Crato. O mesmo caminho, feito tantas vezes sob trilhos, que motivou esta pesquisa.

Enquanto estive por lá, mandava áudios rápidos contando alguns casos de parentes que viajavam no Sonho Azul, nos quais era possível ouvir vozes complementando ou corrigindo o que ela dizia. Achei divertido e agradei a lembrança, pois alguns deles tratavam de relatos que eu havia lhe pedido para confirmar. Por exemplo, o boato de que minha tia Acácia foi à maternidade no trem de ferro e quase deu à luz no vagão. Uma dessas gravações me foi enviada para, supostamente, explicar a história: minha prima Nara, a criança que esteve prestes a nascer, desmentiu, mas um fuzuê ao fundo a contrariava. Não sei se falavam a verdade, mas minha avó, a quem sempre recorremos para nos certificar dos relatos familiares (mesmo que hoje em dia ela não termine suas histórias) confirmou e até acrescentou que Tia Acácia usava um vestido branco na hora.

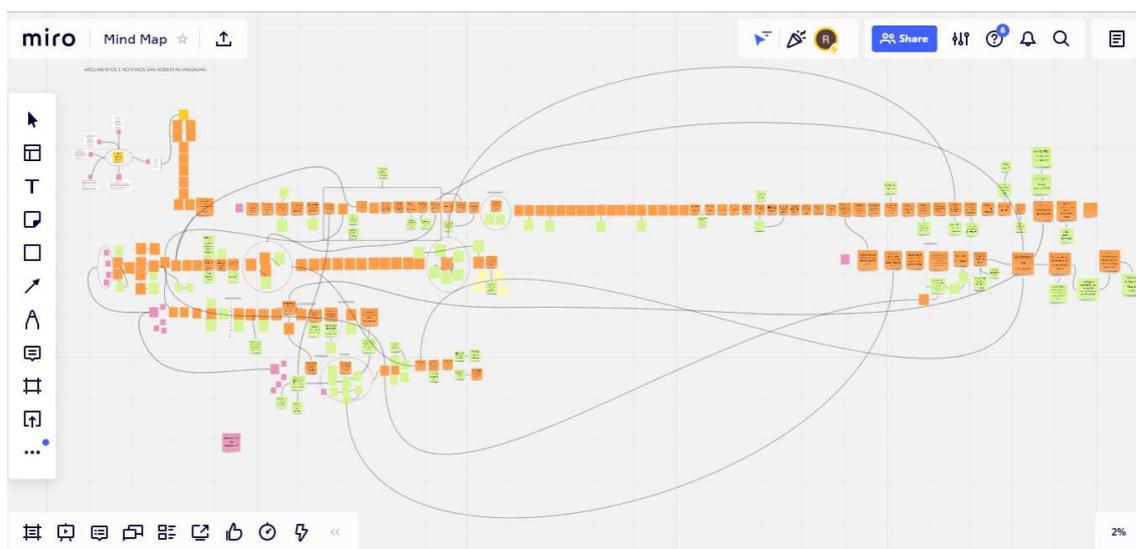
Mesmo que seja mentira, valeu pela imagem que se formou na minha cabeça. Mas, apesar de achar tudo muito interessante, tive que lembrar a minha mãe de que narrativas soltas não bastavam. Precisávamos de uma *metodologia*, que eu quebrava a cabeça para tentar descobrir. Eu tinha um norte: não queria conseguir seus relatos apenas por meio de perguntas e respostas. Desejava criar uma experiência que lhe estimulasse a memória e os sentidos e que também fosse um mecanismo que trouxesse à tona as lembranças e lhe permitisse reinventá-las.

Como eu queria que isso acontecesse por meio de um jogo narrativo em que fosse possível o diálogo entre a memória dela e o imaginário que eu crio em torno do Sonho Azul, lembrei do livro *Múltipla Escolha*, escrito por Alejandro Zambra (2017). Esse autor, a partir das suas lembranças enquanto estudante secundarista e do imaginário acerca da ditadura militar no Chile, utiliza o formato da Prova de Aptidão Verbal, aplicada de 1966 a 2002 aos candidatos

a vagas em universidades no país, para unir fragmentos líricos a exercícios de linguagem. Desse modo, não só escreve sua narrativa, como também convida o leitor a manuseá-la.

Pensei em elaborar um material parecido, por isso comecei a mapear algumas ideias que tive para contar a história do Sonho Azul, como ilustrado na Figura 51:

Figura 51 – Mapa das versões do roteiro



Fonte: Elaborado pela autora.

Pedi à minha mãe para que tentasse resolver algumas questões do Múltipla Escolha, como um teste. Não foi um sucesso: mamãe é de outra geração, não é muito chegada a jogos e não tem o senso de humor parecido com o de Zambra (nem com o meu). Além disso, faz muito tempo que não lê um romance, por isso resistiu bastante para entrar na brincadeira, se é que entrou. Para ela, não estava sendo uma atividade voluntária, e como parecia mais uma imposição minha, não funcionou como um jogo (HUIZINGA, 2005, p. 10-11).

Apesar do que destaca Huizinga (2005, p. 13), sobre nossa necessidade de jogar — porque as regras do jogo colocam ordem na vida, que é uma confusão sem sentido — para minha mãe, foi a ordem estabelecida pelo Múltipla Escolha que não fez sentido. Algumas vezes, recusou assumir o faz-de-conta proposto pelo autor ao encarar as questões, ou então reclamava do seu caráter limitador, pois não podia fazer o microconto do modo como realmente desejava.

Após essa experiência, percebi que seria necessário algo mais personalizado, pensado para ser feito com ela, que também lhe concedesse liberdade para criar, conciliando com a necessidade de ativar sua imaginação a partir de algo fortemente ligado à sua realidade concreta. E essas necessidades não estavam tão nítidas até o momento em que encontrei o instrumento que poderia atendê-las muito bem.

Durante a estada de mamãe no Crato, senti vontade de recuperar uma foto que nada tem a ver com esta pesquisa. Até hoje não encontrei a que procurava, mas me deparei com a Figura 52:

Figura 52 – Minha irmã ao lado do trem que nos levou de Tiradentes a São João del-Rei, em Minas Gerais.



Fonte: Arquivo pessoal.

Então, percebi que havia um grande potencial nos nossos registros. Ainda não sabia ao certo como, mas decidi que usaria as imagens que guardávamos, cuja existência, pelo menos da maioria, eu não lembrava ou não conhecia. Revirei um dos depósitos em que ficavam as fotos, enquanto selecionava algumas, sem critério muito bem definido. Nesse jogo que acabei realizando sozinha, notei que havia pontos em comum dentre as fotos que escolhi, que usei como parâmetro para eleger as fotografias do segundo depósito. Todas as imagens remetiam a pelo menos um dos itens: A) Viagem; B) Trem; C) A cidade do Crato; D) paisagens borradas ou indefinidas. A Figura 53 mostra alguns exemplos:

Figura 53 – Exemplos dos critérios de seleção das fotografias



Fonte: Arquivo pessoal.

Pensei em uma maneira de criar narrativas a partir das fotografias e das lembranças de minha mãe. Essa proposta tomou uma forma mais consistente depois de conhecer o projeto Tractos, um trabalho artístico em que Soraya Braz e Fabio FON elegeram locais da região metropolitana de São Paulo e, em cada um deles, desenvolveram *workshops* com intuito de criar diferentes mapas tátil-sonoro-interativos a partir do imaginário dos participantes acerca dos sons dessas regiões, por meio de desenhos feitos por eles (FON; BRAZ, 2021).

Eu faria, então, algo parecido, mas usaria nossas fotografias ao invés de desenhos. E como o objetivo era estimular suas lembranças relacionadas ao Sonho Azul, estabeleci que o plano seria estruturar os trilhos da estrada de ferro que minha mãe percorria no itinerário Crato-Fortaleza, com as imagens que tínhamos e as memórias dela. Tendo em vista o trabalho de Assis (2011), que analisa não só a linha da Estrada de Ferro de Baturité que foi construída, como as outras três que não saíram do papel, comecei a elaborar as regras de um jogo, que estabeleceriam o que poderia ser aceito dentro do mundo temporário que estávamos criando (HUIZINGA, 2005, p. 14). Essas regras determinaram como poderíamos construir quatro estradas de ferro com nossas fotos:

Momento 1: sentar com minha mãe e revirar outros álbuns com fotos, para ver se encontrávamos imagens esquecidas. Assim como as fotos que eu havia escolhido sozinha, selecionamos fotografias que remetiam a: A) Viagem; B) Trem; C) O Buriti; D) Paisagens borradas ou indefinidas. **Momento 2:** pedir para ela montar os trilhos de sua viagem entre Fortaleza e a cidade do Crato — a que ia na juventude — com as fotos escolhidas, que

denotariam suas memórias. Não só de acontecimentos específicos, mas também de sentimentos, sensações, sons, cheiros, fantasias que tinha na época e o que mais viesse enquanto contava suas lembranças para mim. **Momento 3:** ouvir da minha mãe o porquê das escolhas e o que cada foto significa, ocasião mais propícia para dar vazão às lembranças. **Momento 4:** semelhante ao segundo, só que os pontos de partida e chegada seriam diferentes. Aqui, o objetivo seria construir os trilhos de volta para Fortaleza. Não a que conhece hoje, mas a cidade em que veio estudar quando jovem e para onde retornava quando as férias chegavam ao fim. **Momento 5:** assim, como o terceiro, neste ela me contaria que trilhos são esses. Os Momentos seguintes seriam uma repetição desse processo: no **6** a edificação da estrada da Fortaleza de sua juventude para sua cidade natal. Nesse trajeto me falaria o que significa ir para o Crato de hoje, e no **7** me explicaria essa trajetória. Da mesma forma o **8**, em que ela faria os trilhos de volta para a Fortaleza atual, seguido do **9**, no qual me explicaria a sequência de imagens elaborada no anterior com seus depoimentos.

Essas linhas férreas feitas com fotos visavam mapear seu imaginário a respeito da época em que andava de trem e no Sonho Azul, além das experiências nas cidades em que viveu. Sobre o uso das fotografias, tinha em mente também o conceito de imagens-cristal que, segundo Deleuze (2006), por meio delas, era possível ver o tempo não cronológico. Além disso, os signos presentes nelas se tornam independentes dos objetos que os emanam, ou seja, não nos limitamos ao que as imagens enquadravam e, assim, podíamos inventar novos significados aos símbolos que carregavam.

Por exemplo, na nossa narrativa, a estação do Crato poderia estar contida em uma foto que retrata um prédio que nem está localizado no Brasil, eu poderia estar na foto representando minha mãe, ou então boatos de veracidade duvidosa, como a da minha tia quase dando à luz no trem, poderiam ser narrados como se realmente tivessem acontecido, se minha mãe assim desejasse.

Quando ela chegou do Crato, chamei para o jogo, mas, inicialmente, não me referi assim. Preferia usar o termo experiência, para preparar o terreno e dar um indicativo de que seria algo diferente do formato em que as entrevistas usualmente são feitas. Além do mais, não queria entregar as regras todas de uma vez, pois imaginei que seria interessante realizar um passo sem dar muita informação sobre o que aconteceria no próximo.

Depois, contei as condições em que aconteceria essa entrevista e o engraçado é que foi ela quem trouxe o termo pela primeira vez — *é como um jogo?* — *Exatamente*, respondi. E, aqui, posso acrescentar o que fala Bourriaud (2009): um jogo inter-humano, em que a intersubjetividade não seria considerada somente na recepção, mas como a própria essência da

prática artística, cuja finalidade é criar uma obra que assume a condição de um conjunto de unidades — bloco de afetos e perceptos — que podem ser reativadas por um observador-manipulador. *Sim, é como um jogo.*

Expliquei que isso — uma entrevista-jogo — poderia caber na pesquisa em artes, pois o próprio processo não precisaria esperar culminar em um resultado para ser uma produção artística. Ela assentiu, mas não posso afirmar se assimilou de verdade. No resto do tempo, ficou se referindo ao que fizemos como *coleta de dados*, mesmo termo que usa nas pesquisas que realiza.

Tentei organizar com ela um calendário, para que pudéssemos jogar sem pressa, concentradas. O Momento 1 foi o que durou mais tempo, porque eram muitas as fotos para analisar e selecionar, e só conseguimos realizá-lo bem na segunda tentativa, pois nós duas ainda estávamos aprendendo a jogar. Enquanto na primeira tentativa mamãe tentou terminá-lo o mais rápido possível por uma imposição de produtividade que ela sempre carrega, na segunda se comportou de maneira totalmente oposta: olhou o primeiro álbum três vezes e selecionou algumas fotos em que a relação com os critérios, na minha percepção, não era óbvia.

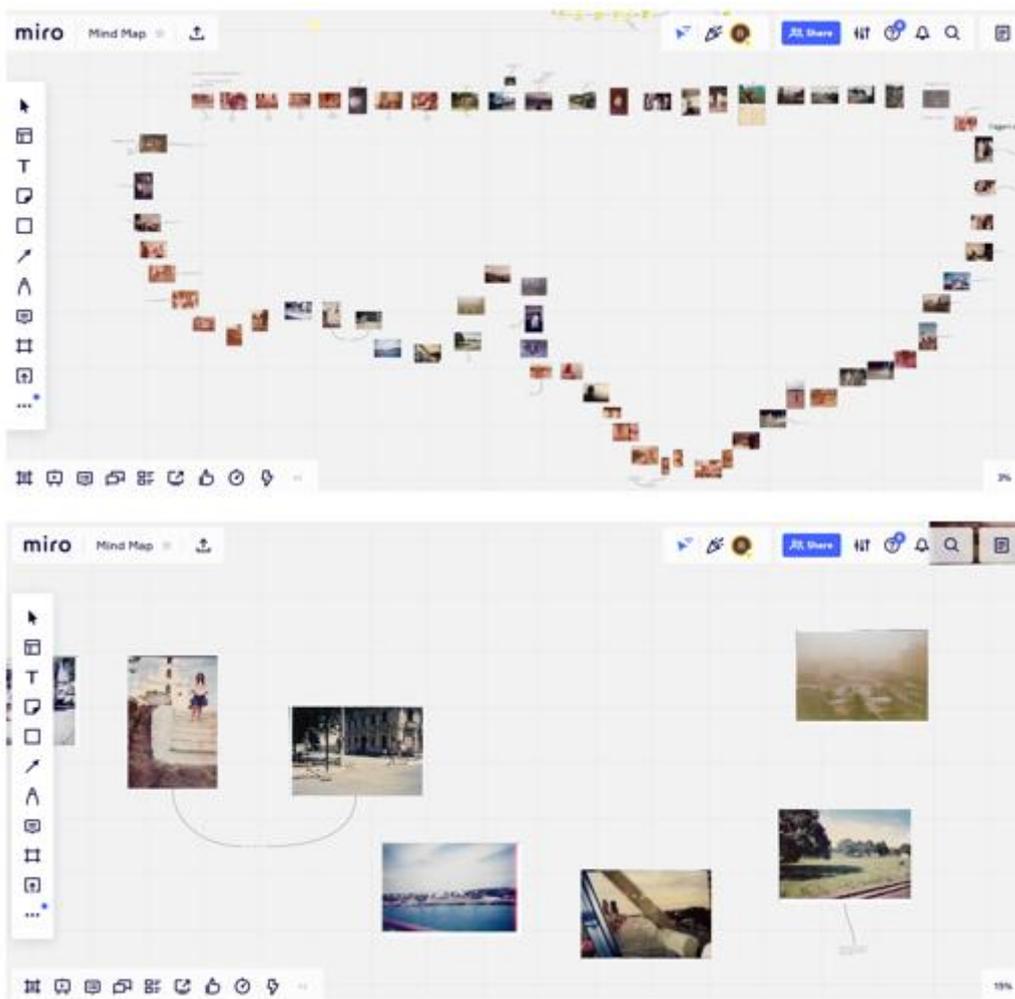
Nesse intervalo, enquanto separava as imagens e fotografava para mostrar ao resto da família, comecei a olhar as que eu achava mais interessantes: aquelas que retratam meus pais antes da minha existência, quando eram apenas filhos ou então namorados. Confesso que romantizo essas viagens que eles fizeram com mapas de papel, como também romantizo o tempo das viagens de trem.

Quando lhe expliquei o Momento 2, minha mãe propôs que, ao invés do ponto inicial ser Fortaleza em direção ao Crato, seria melhor começar pelos trilhos entre Crato e Lavras da Mangabeira, trecho em que fez as viagens de trem que estão mais presentes em sua memória. Construimos a ida e a volta do trajeto, de forma que as fotos representassem, de uma só vez, todas as viagens que ela fez sob esses trilhos. Assim, não respeitamos ordem cronológica, pois condensamos vários anos em um só Momento. Por exemplo, na mesma linha em que ela aparece adolescente, encontramos também meu pai, embora só tenha conhecido ele quase adulta.

Apesar de considerar 9 Momentos mais do que suficientes, mamãe se empolgou e fez até mais estradas do que eu havia planejado. Só consegui organizar bem a ida e volta, entre Lavras e o Crato, e as fotos que formam os outros trilhos ainda estão empilhadas no meu quarto.

O processo está digitalizado e organizado no Miro³⁰ até seu Momento 5, com a alteração dos pontos final e inicial (não mais Fortaleza-Crato, mas Crato-Lavras da Mangabeira):

Figura 54 – Trilhos da memória: entre Lavras da Mangabeira e Crato



Fonte: Elaborado pela autora.

5.2 Considerações sobre a Entrevista-jogo

Posso dizer que essa foi uma atividade com orientação própria que, para nós duas, funcionou como uma evasão da vida real enquanto durou. Um faz de conta feito com a maior seriedade, como Huizinga (2005, p. 11) afirma que o jogo deve ser:

O pai foi encontrar seu filhinho de quatro anos brincando “de trenzinho” na frente de uma fila de cadeiras. Quando foi beijá-lo, disse-lhe o menino: “não dê beijo na máquina, Papai, senão os carros não vai acreditar que é de verdade”³¹. Essa

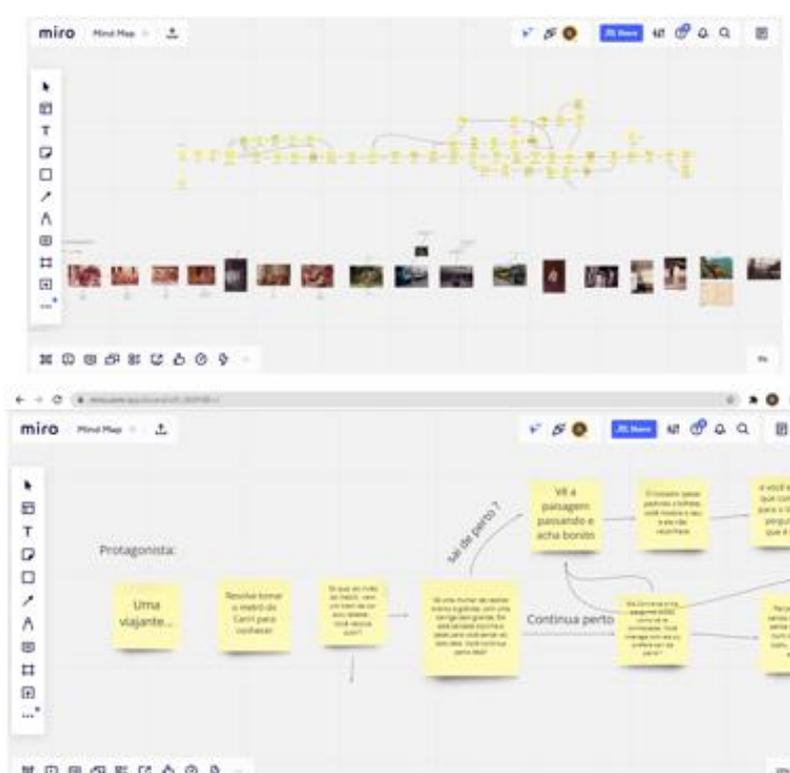
³⁰ <https://miro.com/welcomeonboard/a2F3bFBOcGxVMW14R0d6ZDFuYmU2YnY3NVRteFY2UUVrTUtyYTVmVlc1S3BFZjhIZ2RPMnRhN1U4V1dGc3ZBaXwzMDc0NDU3MzYxMzg4NDA0MTU4>.

³¹ Lá na Estação da Memória teve um que beijou um trem de verdade...

característica de “faz de conta” do jogo exprime um sentimento de inferioridade do jogo em relação à “seriedade”, o qual parece ser tão fundamental quanto o próprio jogo. Todavia (...), esta consciência do fato de “só fazer de conta” no jogo não impede de modo algum que ele se processe com a maior seriedade, com um enlevo e um entusiasmo que chegam ao arrebatamento e, pelo menos temporariamente, tiram o significado da palavra “só” (HUIZINGA, 2005, p. 11).

A partir dos relatos dessa entrevista-jogo com minha mãe, e também do que assisti ou li sobre memória ferroviária, iniciei a escaleta do que seria a história de um outro jogo, que seria o início do que intencionei produzir ao final do mestrado:

Figura 55 – Escaleta do grande jogo



Fonte: Elaborado pela autora.

Como referência, pensei na *webcomic* interativa *Homestuck* (2009 – 2016), uma narrativa em quadrinhos híbrida, inacabada, em que o autor atendia demandas das pessoas que acompanhavam o desenrolar de sua história, e que engloba elementos de literatura e *vídeo games* em sua composição (ALMEIDA, 2020). Na plataforma Miro, tentei me aproximar também do formato em que o capítulo quatro da *webcomic* *O diário de Virgínia*³² foi desenvolvido: para ler a narrativa, temos que movimentar o cursor, acompanhando os trilhos de uma montanha-russa.

³² ANA, Cátia. Capítulo 4: recomeço. Recomeço. Disponível em: <https://www.odiariodevirginia.com/port/cap4b.html>. Acesso em: 19 ago. 2021.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Antes de desenvolver a pré-produção de Tempo Trem, minha experiência e formação era mais limitada ao campo do roteiro, por isso foi apenas a realização do roteiro da animação a proposta inicial de projeto de pesquisa. Com a possibilidade de financiamento, por meio do Programa Rumos do Itaú Cultural, pude formar uma equipe e, assim, ampliar a pesquisa sobre a criação de outros elementos da pré-produção. Ao longo do processo do mestrado, foi possível estudar, experimentar e colocar em prática o que vinha aprendendo sobre construção de narrativa visual. Compreendi que, para a realizar uma animação, a página escrita não dá conta sozinha e que é necessário, o mais rápido possível, desenvolver o que está posto no roteiro como imagem em movimento, para saber o que realmente funciona na história. A narrativa se mostrava viva, demandando mudanças a cada novo passo: o *storyboard* desvendava uma forma muito melhor de contar do que aquela que estava no roteiro, o *animatic* mostrava que determinado plano do *storyboard* poderia ser descartado. Foi quase como pensar em um filme novo a cada estágio.

Seria muito difícil detalhar o que eu quis dizer com cada pequena ação mostrada no curta, embora, para mim, sejam todas cheias de significado. É interessante perceber como um detalhe dito por um entrevistado ou uma frase dita pelo personagem de um filme ou de um livro pode repercutir na mente criadora. No esforço de entender e descrever isto, senti uma certa dificuldade em transitar entre minhas inspirações pessoais e os conhecimentos advindos de fontes externas. Ao analisar trabalhos semelhantes³³, que também consistem em descrever o processo de criar uma animação, notei que se apresentavam como uma espécie de diário de bordo do autor, o qual sempre continha elementos como o surgimento da ideia, a pertinência da proposta, os objetivos, os métodos de trabalho específicos da linguagem, os conceitos teóricos a serem expressos e testados na prática com a elaboração da narrativa, além das influências, das escolhas e das explicações sobre os elementos e regras do mundo narrado, criado pelo autor.

Procurei desenvolver estes pontos no presente trabalho, arriscando também a tocar em assuntos da memória e da história, tendo como guia principal a ficção. Considero, portanto, que consegui atender às questões norteadoras, cuja necessidade de responder percebi no início do mestrado, como dito na introdução. Por meio da construção da narrativa do curta-metragem,

³³MARQUES, Nuno Alexandre Fragata. **Processo criativo [ENTRE] convite à produção**. 2014. 351 f. Tese (Doutorado) - Curso de Estudos de Arte, Universidade de Aveiro, Aveiro, 2014; GUTIÉRREZ, Fernando Mourão. **Animação em ato: voz, performance e a cena independente**. 2019. 246 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Artes, Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

encontrei uma maneira de expressar e de contribuir para a formação de um imaginário coletivo, enquanto esmiucei tal processo neste trabalho, indicando como a pesquisa bibliográfica e fílmica influenciaram minha criação. Espero que esta dissertação possa servir de apoio para outros pesquisas, tanto do campo das artes com objetivos semelhantes, quanto para aquelas de outras áreas, que tratem sobre a história das ferrovias ou sobre memória ferroviária.

Sobretudo, a maior contribuição desta pesquisa é para o cinema de animação brasileiro e principalmente cearense, campo cuja literatura, infelizmente, ainda é discreta. Aqui não apenas discuti referências da área, articulando com meu processo criador, mas também fiz um esforço para elevar tal linguagem ao patamar de lugar de memória, conceito já bastante discutido quando se fala em obras da literatura ou mesmo do cinema, mas não do cinema de animação. Não existe outro curta-metragem animado que fale sobre a memória ferroviária do Ceará e do Brasil como o que realizo, mas há vários que lidam com memória de uma forma específica, com metáforas visuais que só as técnicas de animação são capazes de fazer. O que julgo mais inovador desta pesquisa, portanto, é ter desenvolvido um trabalho que traz à tona a potencialidade do cinema de animação como lugar de memória.

Outra intenção que este trabalho teve foi a de alinhar o trem ao audiovisual, então a viagem ferroviária poderia ser também assíncrona e não linear, tal como a memória. Com isto, descobri que seria o jogo, talvez mais que o filme, o melhor formato para o fazer, e já realizei experimentações neste sentido, como a que descrevo no último capítulo, a entrevista-jogo com minha mãe. Além desta, foi concebido o projeto SARA — Sonho Azul em Realidade Aumentada (RA), com o qual pretendo espalhar modelos virtuais de bens ferroviários que já não existem mais por linhas férreas, que poderiam ser acessados com dispositivos de RA, de modo que interviessem no espaço em uma espécie de jogo. São trabalhos que tenho a intenção de desenvolver no futuro

Vale lembrar a experiência que Hosea (2015) recorda, ocorrida na Exposição de Paris de 1900, quando o Panorama Ferroviário Trans-Siberiano, encomendado pela Compagnie Internationale des Wagon-Lits, realizou uma simulação de viagem de comboio. Os visitantes sentados dentro de um dos três carros do comboio, que eram manipulados mecanicamente para que sacudissem para cima e para baixo como se estivessem em movimento, e pudessem parar e começar o movimento de acordo com o cenário visto no exterior. Durante essa experiência, o cenário em movimento representava uma viagem de catorze dias, que passava pela janela no tempo comprimido de uma hora.

Novamente, destaco a ideia da autora, desenvolvida ao longo das Estações deste trabalho, de que tanto andar de trem como assistir a um filme provocam uma mudança em nossa

relação com o tempo. As duas experiências envolvem a observação de imagens em movimento, em que o espectador ou o viajante aguarda sentado, enquanto se move física e mentalmente para outro lugar. Porém, a percepção do espaço e do tempo é diferente nas duas vivências: no comboio, essa relação ocorre de modo síncrono e linear, e nosso corpo se move conforme a direção em que a composição se desloca. Já no cinema, pelo contrário, a viagem é assíncrona e não linear, ou seja, há a possibilidade da construção não cronológica do tempo, assim como a manifestação não consecutiva de múltiplos espaços. De todo modo, busquei a confusão intencional na ordem cronológica, tanto no curta-metragem, como neste trabalho sobre ele.

Os problemas propostos pela pesquisa em arte, depois de resolvidos, são devolvidos à sociedade, não por meio de soluções verbalizadas ou de dados numéricos, mas pela própria obra de arte produzida (ZAMBONI, 2001, p. 51-52). No caso deste texto, não me limitei a discutir questões sociais apenas de forma teórica, pois meu anseio foi caminhar nos trilhos da literatura. Por esse motivo, desenvolvi um modo de escrita voltado para a própria linguagem. Não escrevi, portanto, seguindo um método heurístico, visando, estritamente, “produzir deciframentos e apresentar resultados” (BARTHES, 1977, p. 19). Mas posso afirmar que este trabalho atua como um mundo narrado, conceito definido por Ingold (2015).

Dito tudo isto, não me propus a manter o tradicional distanciamento emocional, social e político, o que sempre é difícil em uma pesquisa artística, pois a intenção da artista-pesquisadora foi justamente fazer com que o conhecimento compreendido dialogasse com seu próprio imaginário. Sobre isso, vale lembrar o que Ingold (2015, p. 236) fala sobre o mundo narrativo: “as ocorrências se entrelaçam na medida em que cada uma se torna ligada à história da outra”. Ao percorrer o caminho de um lugar a outro na companhia dos mais experientes e ouvir suas histórias, os mais novos aprendem a conectar os eventos e experiências das suas próprias vidas às vidas dos antecessores, tomando os fios dessas vidas no processo de fiar a sua — algo que pretendi expressar no curta-metragem.

O autor ressalta ainda que o fio alinhavado no presente é o mesmo que foi tomado do passado. “Conhecer alguém ou alguma coisa é conhecer sua história, e ser capaz de juntar essa história à sua. (...) as pessoas crescem em conhecimento não somente através de encontros diretos com outras pessoas, mas também por ouvirem suas histórias contadas” (INGOLD, 2015, p. 237). Foi o que fiz: mergulhada na narrativa e nas memórias reunidas aqui, liguei-me a elas para poder criar um mundo narrado sobre as ferrovias.

FIM

(Subir os créditos)

REFERÊNCIAS

ALLENDE, Isabel. **A Casa dos Espíritos**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2017.

ALMEIDA, Nilton Melo. **Os ferroviários na cartografia de fortaleza**: rebeldes pelos caminhos de ferro. 2009. 306 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

ALMEIDA, Maiara Alvim de. Quadrinhos Eletrônicos e o Jogo do Texto: quando autores e leitores negociam significados. **Cajueiro**, Aracaju, v. 2, n. 1, p. 44-74, maio 2020.

ANA, Cátia. Capítulo 4: recomeço. Recomeço. Disponível em: <https://www.odiariodevirginia.com/port/cap4b.html>. Acesso em: 19 ago. 2021.

ANDRADE, Carlos Drummond de. **Poesia completa**. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 2008.

Apneia. Direção de Carol Sakura e Walkir Fernandes Dogzilla Studio, 2019. P&B.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. **Ferrovias de Papel**: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880). 2011. 153 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

ASSMANN, Aleida. **Espaços da Recordação**. Formas de transformação da memória cultural. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2011.

AUGÉ, Marc. **Não Lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papyrus, 2012.

AUMONT, Jacques. **O olho interminável**: cinema e pintura. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

A VIAGEM de Chihiro. Direção de Hayao Miyazaki. Tóquio: Studio Ghibli, 2001. P&B.

AZUMA, Ronald. A Survey of Augmented Reality. **Presence: Teleoperators and Virtual Environments**, [s.l.], v. 6, n. 4, p. 355-385, ago. 1997. MIT Press - Journals. <http://dx.doi.org/10.1162/pres.1997.6.4.355>.

BALDAM, Rafael; LEONELI, Gisela Cunha Viana. Música como Leitura Sensível de Dinâmicas Urbanas: Milton Nascimento e o desmonte da ferrovia Bahia-Minas. **Revista Interdisciplinar Internacional de Artes Visuais - Art&Sensorium**, Curitiba, v. 5, n. 1, p. 15-24, jun. 2018.

BANDEIRA, Juliana Santos. **Nos trilhos do atraso**: os impactos socioterritoriais da ferrovia nova transnordestina em Iguatu/Ceará. 2019. 134 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2019.

BARRETO, Lima. **Feiras e Mafuás**. São Paulo: Brasiliense, 1961.

BARROS, Manuel de. **Matéria de Poesia**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

BARTHES, Roland. **Aula**: aula inaugural da cadeira de semiologia literária do colégio de França. São Paulo: Cultrix, 1977.

BARTHES, Roland. **O Rumor da Língua**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas**: volume 2. São Paulo: Brasiliense, 1987.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRISSAC, Nelson; ROUANET, Sérgio Paulo. É a cidade que habita os homens ou são eles que moram nela? História material em Walter Benjamin "Trabalho das Passagens". **Revista Usp**, São Paulo, n. 15, p. 48-75, nov. 1992.

BOURRIAUD, Nicolas. **Estética Relacional**. São Paulo: Martins, 2009.

CALVINO, Italo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CANDIDO, Antonio. A personagem do romance. In: CANDIDO, Antonio *et al.* **A personagem de ficção**. São Paulo: Perspectiva, 2009. p. 40-63.

CARVALHO, Cid Vasconcelos de. TREM E CINEMA: modernidade e memória. **Revista de Ciências Sociais Política & Trabalho**, João Pessoa, n. 16, p. 171-184, set. 2000.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**: artes de fazer. 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

COSTA, Jefferson. **Roseira, Medalha, Engenho e Outras Histórias**. São Paulo: Pipoca & Nanquim, 2019.

DELEUZE, Gilles. **Proust e os signos**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2006.

DELEUZE, Gilles. **Cinema II**: a imagem-tempo. São Paulo, SP: Brasiliense, 2009.

DIDI-HUBERMAN, Georges. **Imagens Apesar de tudo**. Lisboa: KKYM, 2012.

DOSTOIÉVSKI, Fiódor. **Coração Fraco e Outras Histórias**. Editorial Presença, 2006.

DUBOIS, Philippe. **Cinema, vídeo, Godard**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

FARIAS FILHO, Antonio Vitorino. **O trem e a cidade**. Sobral: Sertãoocult, 2016.

FARINA, Juliane Tagliari; FONSECA, Tania Mara Galli. O cine-pensamento de Deleuze: contribuições a uma concepção estético-política da subjetividade. **Psicologia USP**, [s.l.], v. 26, n. 1, p. 118-124, abr. 2015.

FIELD, Syd. **Manual do roteiro**. São Paulo: Objetiva, 1995.

FON, Fabio; BRAZ, Soraya. **Tractos**. Disponível em: <https://tractos.fabiofon.com/>. Acesso em: 26 jul. 2021.

GALVÃO, Rubismar Marques. **Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)**. 2019. 173 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, 2019.

GIL, Beatriz Cerisara. A gênese das “*Mémoires d’outre-tombe*” de François-René de Chateaubriand. **Revista Conexão Letras**, [S. l.], v. 5, n. 5, 2015. DOI: 10.22456/2594-8962.55524. Disponível em: <https://www.seer.ufrgs.br/index.php/conexaoletras/article/view/55524>. Acesso em: 20 out. 2022.

GINZBURG, Carlo. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 143-179.

GINZBURG, Carlo. **O Fio e os Rastros: verdadeiro, falso, fictício**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GUTIÉRREZ, Fernando Mourão. **Animação em ato: voz, performance e a cena independente**. 2019. 246 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Artes, Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

HOBBSAWM, Eric. **A era das revoluções: 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 2012.

HOSEA, Birgitta. Off the Rails: animating train journeys. In: PALLANT, Chris (ed.). **Animated Landscapes: history, form and function**. [s.l.]: Bloomsbury Publishing Inc, 2015. p. 159-177.

HUIZINGA, Johan. **Homo Ludens: o jogo como elemento da cultura**. São Paulo: Perspectiva, 2005.

INGOLD, Tim. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. **Horizontes Antropológicos**, [S.L.], v. 18, n. 37, p. 25-44, jun. 2012. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0104-71832012000100002>.

INGOLD, Tim. **Estar Vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição**. Petrópolis: Vozes, 2015.

KILOMBA, Grada. **Memórias da Plantação: Episódios de Racismo Cotidiano** Rio de Janeiro: Cobogó, 2019.

LEONARDO MAIA. O Povo. **Há 70 anos, maior acidente ferroviário do Ceará deixava 100 mortos em Piquet Carneiro**. Disponível em:

<https://www.opovo.com.br/noticias/ceara/piquetcarneiro/2021/12/16/ha-70-anos-maior-acidente-ferroviario-do-ceara-deixava-100-mortos-em-piquet-carneiro.html>. Acesso em: 26 nov. 2021.

LOPES, Marcos Carvalho. Umberto Eco: da “obra aberta” para “os limites da interpretação”. **Revista Redescições**, [s.l.], v. 4, n. 1, p. 1-17, 2010.

LOPES, Ângela Maria Eugênio. **Educação de adultos e escola “sobre” os trilhos das teorias clássicas da administração e da teoria do capital humano**: o caso da rede ferroviária federal S.A. RFFSA, no Ceará, de 1970-1975. 2017. 331 f. Tese (Doutorado) - Curso de Educação, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2017.

LUCENA FILHO, Osmar. **Morte no quilômetro 322**. Fortaleza: Governo do Município, 2011.

MARQUES, Nuno Alexandre Fragata. **Processo criativo [ENTRE] convite à produção**. 2014. 351 f. Tese (Doutorado) - Curso de Estudos de Arte, Universidade de Aveiro, Aveiro, 2014

MÁRQUEZ, Gabriel García. **Cem anos de solidão**. Rio de Janeiro: Record, 1977.

MARX, Christy. **Writing for Animation, Comics, and Games**. [s.l.]: Elsevier, 2007.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação da memória**: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. Dissertação (mestrado). CPDOC: FGV, 2010.

MCKEE, Robert. **Story**: substância, estrutura, estilo e os princípios da escrita de roteiro. Curitiba: Arte & Letra, 2017.

METROFOR - Secretaria da Infraestrutura. **Trem Sonho Azul**: as memórias das luxuosas viagens de trem entre fortaleza e recife. as memórias das luxuosas viagens de trem entre Fortaleza e Recife. 2018. Disponível em: <https://www.metrofor.ce.gov.br/2018/04/23/trem-sonho-azul-as-memorias-das-luxuosas-viagens-de-trem-entre-fortaleza-e-recife/>. Acesso em: 05 set. 2020.

MOGADOURO, C. de A. O Menino e o Mundo – O simples e o complexo na mesma obra. **Comunicação & Educação**, [S. l.], v. 19, n. 2, p. 161-166, 2014. DOI: 10.11606/issn.2316-9125.v19i2p161-166.

MORRISON, Toni. **Amada**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

MYERS, Scott. **The Protagonist's Journey**: An Introduction to Character-Driven Screenwriting and Storytelling. Londres: Palgrave Macmillan, 2021.

NESTERIUK, Sergio. **Dramaturgia de série de animação**. São Paulo: Programa de Fomento À Produção e Teledifusão de Séries de Animações Brasileiras - ANIMATV, 2011.

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

OLIVEIRA, José Weidson de. **A estrada da minha vida**. Fortaleza: Premius, 2013.

OLIVEIRA FILHO, João Vilnei de. **A Casa Impossível**: a ação performativa e a idiorritmia na construção de relações com a cidade. 2016. 246 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arte e Design, Universidade do Porto, 2016.

ORLANDI, Eni P. **As formas do silêncio: no movimento dos sentidos**. 6ª ed. São Paulo: Editora Unicamp, 2007. 181 p.

PEREIRA, José Hamilton; MUNIZ, Túlio de Souza. **Os descaminhos de ferro do Brasil**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2011. 150 p.

PINTO, Felipe Mendes; REINALDO, Gabriela Frota. Chihiro e Viagens de Trem: espaços intervalares na cultura japonesa. In: XXI CONGRESSO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO NA REGIÃO NORDESTE, 21. 2019, São Luís. **Anais [...]**. São Luís: Intercom, 2019. p. 1-13.

PORTELLI, Alessandro. **Tentando Aprender um Pouquinho**: algumas reflexões sobre a ética na História Oral. Projeto História. São Paulo, (15), abr. 1997, p. 13-33.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. 2014. 177 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

RANCIÈRE, Jacques. **O destino das imagens**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

REGO, José Lins. **Menino de Engenho**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2003.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **Memórias descarrilhadas**: o trem na cidade do Crato. 2008. 235 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo**: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará. 2015. 402 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez; IRFFI, Ana Sara Cortez. A Ferrovia e o Vale do Cariri: usos e discursos sobre a construção da estrada de ferro no sul do Ceará. **Tempos Históricos**, [s. l], v. 20, n. 2, p. 175-199, jul. 2016.

RODRIGUES, Antonio. **Memória viva das estradas de ferro, ex-maquinista completa 100 anos**: sonho, persistência e dedicação. sonho, persistência e dedicação. 2021. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/regiao/memoria-viva-das-estradas-de-ferro-ex-maquinista-completa-100-anos-sonho-persistencia-e-dedicacao-1.3062637/>. Acesso em: 25 jun. 2021.

ROSA, João Guimarães. **Sagarana**. São Paulo: Editora Record, 1984.

ROSA, João Guimarães. **Manuelzão e Miguilim**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

ROUANET, Sérgio Paulo; WITTE, Bernad. Por que o moderno envelhece tão rápido? Concepção da Modernidade em Walter Benjamin. **Revista Usp**, São Paulo, n. 15, p. 102-117, nov. 1992.

RULFO, Juan. **Pedro Páramo**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2020.

SALLES, Cecília Almeida. **REDES DA CRIAÇÃO**: construção da obra de arte. [s.l.]: Editora Horizonte, 2006.

SILVA, Cristina Maria da. Vozes femininas na literatura cabo-verdiana: recordação e escrita em dina salústio. In: SILVA, Agnaldo Rodrigues da; BRITO, Geni Mendes de; GOMES, Simone Caputo (org.). **Literatura e Cultura de Cabo Verde**: navegando pelas ilhas e pelo mundo. Campinas: Pontes Editores, 2021. p. 187-204.

TURVEY, Malcolm. **The Filming of Modern Life**: European Avant-Garde Film of the 1920s. Cambridge: Mit Press, 2011.

VIGNA, Elvira. **BASTIDORES**: Elvira Vigna fala de novo livro. ELVIRA VIGNA FALA DE NOVO LIVRO. 2016. Disponível em: <http://www.suplementopernambuco.com.br/artigos/1676-bastidores-elvira-vigna-fala-de-novo-livro.html>. Acesso em: 24 jun. 2021.

VOGLER, Christopher. **A Jornada do escritor**: estrutura mítica para escritores. 3. ed. São Paulo: Editora Aleph, 2015.

ZAMBONI, Silvio. **A pesquisa em Arte**: um paralelo entre arte e ciência. Campinas: Autores Associados, 2001. 107 p.

ZAMBRA, Alejandro. **Múltipla Escolha**. São Paulo: Planeta do Brasil, 2017.