

NOS VAGÕES DA MEMÓRIA: A GEO-HISTÓRIA DO MUNICÍPIO DE CEDRO-CE

ANTÔNIO KINSLEY BEZERRA VIANA

Introdução

Para entender o desenvolvimento atual da urbanização brasileira e como ela influenciou a formação socioespacial do nordeste, é preciso remontar ao início do século XX, quando a sociedade brasileira deixa de ser predominantemente agrária, e passa a requalificar seu espaço, substituindo por um modelo urbano-industrial. Este fenômeno elevou de forma significativa o número de pessoas nos centros urbanos, o país transforma sua matriz produtiva que até então era basicamente agrícola, pela indústria, este reflexo se observa pelo crescimento da população urbana. Neste mesmo período começa a estruturar-se a rede urbana brasileira, gerando um fluxo constante de pessoas, mercadorias e informação.

A rede ferroviária teve uma importância imensurável para o Brasil durante muitos anos, pois além de permitir a circulação de pessoas e mercadorias por todos os rincões do país, colaborou para o surgimento de inúmeros municípios ao longo do território nacional, estabelecendo uma rede de cidades que se desenvolveram ao longo da malha viária. No sertão nordestino não poderia ser diferente, o fluxo de pessoas e mercadorias, fizeram que inúmeros núcleos urbanos se desenvolvessem, muitos deles surgiram em função da própria estrada de ferro, transformando consideravelmente o espaço nordestino.

Este artigo busca iniciar uma discussão sobre a evolução espacial destes municípios e, como se deu a formação do seu povo. De forma a compreender o grau de influencia da rede ferroviária na formação sócioespacial destes municípios. Para tal empreita, escolhi o município de Cedro, na Região Centro-Sul cearense, pois ele surgiu em função da linha férrea, e por sua localização geográfica

estratégica (disponibilidade de água, proximidade do Cariri e do entroncamento da Paraíba), fez com que inicialmente se destacasse das demais cidades, sendo instalado no município a oficina da linha férrea, o Senai e várias usinas de beneficiamento de algodão, atraindo para a cidade pessoas de vários lugares, possibilitando uma diversidade sociocultural e atribuindo a este lugar e ao seu povo certa singularidade.

As Cidades e a Consolidação das Redes Urbanas Brasileiras

Para falarmos sobre uma pequena cidade do interior do estado do Ceará, é necessário nos aventurarmos por vários conceitos discutidos na geografia, como: cidade, desenvolvimento urbano, redes urbanas e de transportes, entre outras temáticas tratadas por diversos autores, onde a seu modo e respectivo tempo, colaboraram para o enriquecimento dos estudos geográficos.

O conceito de cidade é por vezes um tanto complexo, levantando constantemente certas polêmicas. A análise de tal espaço estará diretamente ligado às concepções ideológicas de quem o estuda. Dentre os vários autores que propuseram a investigar tal temática está Roberto Lobato Corrêa, onde afirma:

Expressão de processos sociais a cidade reflete as características da sociedade. Esta definição tem o mérito da universalidade, quer em termos de tempo, quer de espaço, enquadrando tanto as cidades cerimoniais da china antiga, as cidades maia e asteca, como o burgo medieval, a cidade colonial e a metrópole moderna. Esta última constitui-se em um produto da economia de mercado, afetada direta e indiretamente pela industrialização, e da complexa sociedade estratificadas que emerge. CORRÊA (p.121, 2011)

Podemos dizer então que a cidade vai além de seus aspectos físicos e sociais, não se resumindo as suas edificações, seus arruamentos ou como a população os utiliza ou se apropria deles, quais

são os atores sociais que interage neste espaço, ou suas atividades econômicas, a cidade é muito mais do que cada um desses aspectos isolados. Para compreender a cidade é necessário ir além, analisando como as diferentes manifestações interagem nesse espaço. SPOSITO (2008, p. 20)

A cidade passa a ser fruto da relação entre a sociedade e o espaço ao longo de sua história, registrando no espaço urbano os resultados dessa relação e as características dessa sociedade em seus diversos aspectos (sociais, econômicas, culturais, etc.), a dinâmica resultante transforma constantemente a cidade, reconstruindo constantemente o espaço urbano. Conforme Carlos:

a ideia de cidade como construção humana, produto histórico-social, contexto no qual a cidade aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo de uma série de gerações, a partir da relação da sociedade com a natureza. Expressão e significação da vida humana, a cidade a revela ao longo da história, como obra e produto que se efetiva como realidade espacial concreta em um movimento cumulativo, incorporando ações passadas ao mesmo tempo em que aponta as possibilidades futuras que se tecem no presente da vida cotidiana. Assim, o sentido e a finalidade da cidade (enquanto construção histórica) diz respeito à produção do homem e à realização da vida humana, de modo que, se a construção da problemática urbana se realiza no plano teórico, a produção da cidade e do urbano se coloca no plano da prática sócioespacial, evidenciando a vida na cidade. Isto porque a sociedade constrói um mundo objetivo através da prática sócioespacial, demonstrando em suas contradições um movimento que aponta um processo em curso, o qual tem sua base no processo de reprodução das relações sociais — realizando-se enquanto relação espaço-temporal. CARLOS (2007, p. 20)

A evolução das cidades e o fortalecimento de suas relações comerciais fizeram com que surgisse a necessidade de aprimorar

os meios para a circulação de pessoas e mercadorias, no caso brasileiro esse processo se iniciou ainda no período colonial com as primeiras cidades portuárias, mas expandiu-se definitivamente por todo o território nacional com a consolidação da malha ferroviária no país, a partir do século XIX, estruturando uma rede urbana ao longo do seu percurso. Eliseu Savério Esposito confirma muito bem a importância da rede ferroviária quando afirma:

O traçado das ferrovias que interligavam pequenos e grandes centros urbanos e, em nível intermediário, as aglomerações com características rurais – que ora cresciam e se tornavam cidades, ora desapareciam com a decadência da economia microrregional – são o primeiro desenho que se consolida na formação da rede urbana brasileira. SPOSITO (2008, p. 62)

Mas foi somente com a partir de 1950, com a massificação do consumo dos bens modernos e também do automóvel, mudam radicalmente o modo de vida, os valores, a cultura e a ocupação do solo urbano. A população brasileira cresceu de forma significativa, ao passo desse crescimento às cidades também tiveram sua aceleração em relação ao tamanho, formando imensas malhas urbanas, ligando uma cidade à outra.

A Rede Ferroviária no Ceará

A Estrada de ferro de Baturité foi a primeira ferrovia do Ceará. Iniciou a operação ferroviária em 1873 com o primeiro trecho de pouco mais de 7 km entre a Estação Central, em Fortaleza e a localidade de Parangaba. Funcionando com esse nome até 1909. Fruto da sociedade surgida no dia 5 de março de 1870, entre o Senador Tomás Pompeu de Sousa Brasil, Gonçalo Batista Vieira (Barão de Aquiraz), Joaquim da Cunha Freire (Barão de Ibiapaba), o negociante inglês Henrique Brocklehurst e o engenheiro civil José Pompeu de Albuquerque Cavalcante.

O objetivo era o escoamento da produção serrana em Pacatuba e Maranguape para o porto de Fortaleza. Após a assinatura do contrato de construção da ferrovia entre a Companhia e o Governo Provincial do Ceará o projeto passou a ter como ponto final à cidade de Baturité, produtora de café. A estação central, atualmente Estação Professor João Felipe, foi erigida ao lado do antigo Cemitério de São Casimiro. A função de cemitério foi transferida para o Cemitério São João Batista e sob esse foi construído o escritório central e as oficinas.

Os trilhos do primeiro trecho, de 7,20 km, começaram a ser assentados em 1 de julho de 1873, sendo entregue ao tráfego em 14 de setembro de 1873. A estação central foi inaugurada em 30 de novembro de 1873. As estações de Mondubim e Maracanaú foram inauguradas em 14 de janeiro de 1875 e a de Pacatuba em 9 de janeiro de 1876. A situação financeira da companhia ficou ruim durante a seca entre 1877 e 1879 e as obras foram paralisadas. O Governo Imperial, através do Decreto no 6.918, de 1 de junho de 1878, assumindo a parte construída da ferrovia e os direitos da Companhia de prolongar os caminhos de ferro até o município de Baturité. Em 1910 a Estrada de Ferro de Baturité foi somada a Estrada de Ferro de Sobral criando a Rede de Viação Cearense. O historiador Airton de Farias descreve esse episódio quando afirma:

Em 1873, inaugurava-se com grande euforia o primeiro trecho da EFB, entre Fortaleza e Arrouches (Parangaba) e em 1876, o de Pacatuba. Havia planos para estender os trilhos até o vale do Cariri, mas desde o início – daí os atrasos das obras e os constantes auxílios do governo. (FARIAS, 2007. p. 114)

Ainda em janeiro de 1916, inicia-se o prolongamento do via férrea em direção ao Crato, que seria inaugurada somente em 1926, sendo esta uma das estações mais importante, pois era o final do entroncamento norte-sul. Tanto que o ramal ficara conhecido como Fortaleza-Crato. Conforme relata Cortez:

Era a última plataforma, para onde a máquina do progresso se dirigia. Nesse sentido, a estrada também era reconhecida como a via Fortaleza-Crato, uma denominação que colocava a urbe sul cearense lado a lado com a capital. De outro ângulo, Crato também podia ser o começo, o ponto de partida, já que saíam trens da cidade em direção a capital do Estado, uma classificação flexível, ao mesmo tempo, início e fim. (CORTEZ, 2008, p. 60)

Em 1919 iniciou-se no Ceará um amplo programa de construção de açudes, sendo as duas estradas da RVC bastante utilizadas nas obras, a ponto de passarem a ser administradas a partir de abril de 1920 pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, prosseguindo também o prolongamento das linhas e a construção de ramais, mas retornando à administração direta do Ministério da Viação e Obras Públicas em março de 1924. Em 1957 a RVC passou a ser uma das subsidiárias da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e em 1975 foi absorvida. Sendo oficialmente extinta por força da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei Federal nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

A Origem do Município de Cedro

A origem da cidade de Cedro teve início com a Fazenda de mesmo nome comprada pelo Sr. João Cândido em 1908. A necessidade de intercâmbio entre Fortaleza e Crato favoreceu a construção da estrada de ferro que possibilitou a Fazenda ser elevada a categoria de Vila. Em 1915, houve uma seca que assolou o Ceará. Logo após chegou a Fazenda de Cedro o Engenheiro Dr. Zabufon com uma equipe de operários para a construção da ferrovia que ligaria Fortaleza à Crato e que teria que passar pela Fazenda onde havia abundância d'água para abastecer todo o pessoal.

Em 15 de novembro de 1916, a via-férrea ligando Fortaleza a Crato foi inaugurada, em convênio com Governo Federal. Nesse dia,

veio a Cedro o então Senador João Tomé de Sabóia e Silva, Governador do Ceará. Por ocasião da visita o Senador elevou o povoamento de Cedro à categoria de Vila, pertencente ao município de Várzea Alegre.

A partir de então, o povoado de Cedro começa a ter novo impulso, pouco a pouco, erguiam-se casas, fundaram-se vendas, oficinas e capelinhas. Elevado à categoria de vila com a denominação de Cedro, pela lei estadual nº 1725, de 09-07-1920, teve seu território desmembrado dos municípios vizinhos de Várzea Alegre, Lavras da Mangabeira, Icó e Iguatu. Posteriormente a vila foi elevada à condição de cidade com a denominação de Cedro, pela lei estadual nº 2255, de 19-08-1925.

Com terras férteis e com larga capacidade de produção de algodão, o município se destacou na região e tiveram implantadas em seu território cinco usinas de beneficiamento de algodão: “Usina Cedro”, fábrica de resíduos, óleos vegetais, sabão e de beneficiamento de algodão, de propriedade de Cortez, O “Grady & Cia”; “Usina Josué” fábrica de beneficiamento de algodão, de Josué Alves Diniz; “Usina Montenegro”, fábrica de beneficiamento de algodão e arroz, de Montenegro & Cia; “Exportadora Cearense Ltda” fábrica de beneficiamento de algodão e arroz, de F. Moreira de Azevedo e a “Usina Tabajara” que anos depois se transformou na Cooperativa Agrícola e Industrial de Cedro – COCEDRO.

Com o natural desenvolvimento da cidade, a educação foi marcada pela construção de um prédio para abrigar o SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, primeira escola profissionalizante da região. O SENAI foi responsável pela preparação de muitos jovens cedrenses para o mercado de trabalho. Além da instalação da oficina da RFFSA, que atraía para o município uma legião de trabalhadores que se instalavam definitivamente na cidade. Nos trabalhos de Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez é possível perceber a importância da oficina para o município:

Mesmo sendo ponto final, a estação cratense não era a maior nem a mais movimentada de todas. Outras unidades

da RVC, como a situada em Cedro com as oficinas ferroviárias, tinham também bastante destaque no período. No entanto, Crato detinha uma importância significativa em virtude de sua posição na Linha Sul da Viação Cearense. (CORTEZ, 2008, p. 60)

Ao final da década de 80, houve grande eclosão da “praga do bicudo” e a extinção do trem passageiro, período em que Cedro viu suas usinas se transformar em ruínas e seus campos ocupados por novas lavouras. O cidadão cedrense que antes vivenciava uma etapa favorável na geração de emprego e renda, passou a fazer parte da grande caravana nordestina que migrava à procura de emprego no sul e sudeste. Com isto, a agricultura familiar e a renda dos aposentados passaram a ser as principais fontes de economia do município.

Conclusão

A cidade de Cedro assim como tantas outras no nosso estado tiveram sua origem vinculadas à ferrovia, que no início do século XX foi responsável pela integralização do território cearense, ligando Fortaleza a Região do Cariri. Este fato possibilitou que muitas localidades e vilas ao longo da linha férrea se tornassem cidades, gerando um fluxo constante de pessoas, mercadorias e informação, consolidando uma rede urbana no Ceará.

O que diferencia o município de Cedro dos outros é sua história e a formação do seu povo. Logo após sua emancipação política a cidade recebe vários equipamentos para suprir algumas demandas regionais, a oficina da Rede Viação Cearense – RVC, uma escola do SENAI, o que possibilitou a instalação de algumas usinas de beneficiamento de algodão, tornando a cidade ainda mais prospera, atraindo trabalhadores de vários lugares.

A atração populacional provocada pela cidade em crescente desenvolvimento gerou uma formação sócioespacial diferenciada,

pois agregava no mesmo território, pessoas de origens e consequentemente valores culturais distintos. O que acabou por se cristalizar no espaço das mais variadas formas, um exemplo e a manifestação das diferentes vertentes da cultura popular, ou mesmo as distintas praticas religiosas, que marcavam definitivamente a paisagem. Tal processo de estruturação espacial da paisagem pode ser vislumbrado na obra: O Homem e a Terra de Eric Dardel, onde o autor afirma que:

Muito mais que uma justaposição de detalhes pitorescos, a paisagem é um conjunto, uma convergência, um momento vivo, uma ligação interna, uma “impressão”, que une todos os elementos. [...] a paisagem não é, em sua essência, feita para se olhar, mas a inserção do homem no mundo, lugar de um combate pela vida, manifestação de seu ser com os outros, base de seu ser social. (DARDEL, 2011, p. 31-32)

A cidade de Cedro reflete muito bem esse processo, pois ao andar em suas ruas é possível ver entre seus casarões e prédios, edificações que destoam na paisagem urbana, tendo como exemplo os templos religiosos, podem citar o caso do templo da Igreja Presbiteriana, construída em 1929 foi um dos primeiros no interior do Ceará, sua imponência e beleza arquitetônica rivalizavam com a Igreja da Matriz. Entre outros caso podemos citar a Rua do Caldeirão (tem esse nome por causa dos refugiados do caldeirão que ali se instalaram), os ferreiros da localidade do Lajedo, a residência do comerciante italiano Ângelo Papaléo, além dos prédios das usinas, e por fim os prédios da RFFSA (estação, oficina e vila dos operários).

Referências Bibliográficas

AGUIRRE ROJAS, Carlos Antonio. *Tempo, duração e civilização: percursos braudelianos / Carlos Antônio Aguirre Rojas*; tradução de Sandra Trabucco Valenzuela – São Paulo, Cortez, 2001. – (Coleção Questões da Nossa Época; v. 89)

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O lugar no/do mundo*. São Paulo: Labur Edições, 2007.

_____. *A cidade*. / Ana Fani Alessandri Carlos. 9. Ed. São Paulo: Contexto, 2011. (Repensando a Geografia).

CASTRO, Iná Elias de. Seca versus seca. Novos interesses, novos territórios, novos discursos do nordeste. In: *Brasil: questões atuais da reorganização do território* / CASTRO, I.E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (org.). 2ª ed.- Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. *Memórias descarriladas: o trem na cidade do Crato* / Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez; Kênia Sousa Rios (orientadora). 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias Geográficas / Roberto Lobato Corrêa; prefácio Milton Santos*, – 6ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. 304p.

DARDEL, Eric, *O homem e a terra: natureza da realidade geográfica / Eric Dardel*; São Paulo: perspectiva, 2011.

FARIAS, José Airton de. *Historia do Ceará* / José Airton de Farias. Fortaleza: Edições Livro Técnicos, 2007. 2ª Edição. 384 p.

MORAES, Antônio Carlos Robert. *Geografia Histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica*. / Antônio Carlos Robert Moraes. – São Paulo: Annablume, 2009.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. ECKERT, Cornelia. Etnografia: saberes e práticas In. *Ciências Humanas: pesquisa e método*. Org. Céli Regina Jardim Pinto e César Augusto Barcellos Guazzelli. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2008.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção* / Milton Santos. – 4. Ed. 2ª. Impressão. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. – (Coleção Milton Santos; 1).

_____. *O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos* / Milton Santos; tradução Myrna T. Rego Viana. – 2ª Ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SPOSITO, Eliseu Savério. *Redes e Cidades*. / Eliseu Savério Sposito. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A questão cidade-campo: perspectiva a partir da cidade. in: *Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural*/ Maria Encarnação Beltrão Sposito, Artur Magon Witacker (Org.) 1ª Ed. São Paulo: Expressão popular. 2010.

VASCONCELOS JÚNIOR, Raimundo Elmo de Paula. O espaço geográfico nas pesquisas educacionais. In: *História da Educação – Vitrais da Memória: lugares, imagens e práticas culturais*. (org.) CAVALCANTE, Maria Juraci Maia, QUEIROZ, Zuleide Fernandes de, VASCONCELOS JÚNIOR, Raimundo Elmo de Paula, ARAÚJO, Jose Edvar Costa de, Fortaleza: Edições UFC, 2008.