

OS SAMPAULEIROS

MEMÓRIA DO DESLOCAMENTO

Ely Souza Estrela*

QUEM É O SAMPAULEIRO?

A memória coletiva dos habitantes do alto sertão da Bahia¹ está marcada pelo tipo/humano/social denominado de sampauleiro. Era assim que a população do alto sertão baiano designava os indivíduos que partiam para o Centro-Sul ou retornavam ao solo natal. O sampauleiro era o indivíduo que, embora possufsse a propriedade da terra, não dispunha de recursos para torná-la produtiva; era o expatriado; o antigo agregado; a vítima da seca ou dos desmandos do coronel; o filho rejeitado ou rebelde; a moça violentada; a mãe solteira, o fugitivo da lei ou da rígida moral sertaneja; o endividado; o aventureiro; o jagunço sem chefe. A naturalidade do tipo humano pouco interessava. O que contava era o propósito e as condições da viagem. Na verdade, o sampauleiro era um ser humano/social típico de uma sociedade e de uma época que, não obstante as permanências, mudou em muitos aspectos. Em algumas localidades do alto sertão baiano ainda hoje usa-se o termo, mas o mesmo não está impregnado da carga simbólica do passado.

MEMÓRIA

Se a memória coletiva dos habitantes do alto sertão baiano está marcada pela presença dos sampauleiros, o que marca a memória do tipo assim denominado? Poucos dos indivíduos entrevistados² se autodenominaram desse modo. A expressão, na verdade, é uma construção dos que permaneceram nas comunidades sertane-

jas, contudo, todos os entrevistados conhecem a expressão. A memória dos entrevistados está como que povoada de toda uma gama de experiências e vivências bastante peculiares. De todos os aspectos que assomam a memória dos depoentes, destaca-se o cotidiano do deslocamento. Assim, o objetivo deste artigo é trazer à tona a memória dos sampauleiros no tocante a essa questão. A memória coletiva é aqui tomada sob a perspectiva de Halbachs, ou seja, ela é algo socialmente constituída.

VIAS DE COMUNICAÇÃO E MEIOS DE TRANSPORTE

Até as primeiras décadas deste século inexistiam as vias que hoje cortam o país. No caso específico do Nordeste, a ligação com o Centro-Sul era feita basicamente pelo transporte de cabotagem e pelas "estradas reais". Independentemente das vias de comunicação e do meio de transporte utilizado, partindo-se do Nordeste, o deslocamento para o Centro-Sul do Brasil era penoso, difícil, dispendioso, exigindo das pessoas enorme desgaste físico e emocional. As condições das "estradas reais" eram péssimas, colocando em risco a vida dos viajantes que se aventuravam a percorrê-las. Assim, o deslocamento do interior do Nordeste para o Centro-Sul do país era feito basicamente a pé. Os indivíduos mais afortunados faziam o mesmo trajeto a cavalo. Às vezes, os indivíduos partiam a pé, mas levavam consigo uma mula ou burro carregando as tralhas. Quando não dispunham de animal, recorriam à colaboração de parentes ou amigos.

Devido a precariedade das vias de comunicação e dos meios de transporte, a viagem para São Paulo requeria a associação de vários desses elementos. Assim vejamos. Parte da população sertaneja que vivia nas proximidades do rio São Francisco viajava através do vapor, inaugurado em fins do Segundo Império. Muitos dos sampauleiros que cortavam o extremo sudoeste da Bahia rumo a São Paulo, dirigiam-se a algum porto localizado no São Francisco. Dali seguiam a pé ou a cavalo. Depois da construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, ligando Pirapora a Belo Horizonte, inaugurada em 1910, passaram a pegar o trem.

Normalmente, as condições de viagem através do vapor eram muito ruins, colocando em risco a vida dos viajantes. *"Emassados, homens, mulheres e crianças na chamada segunda classe, onde se achavam as máquinas, todas as bagagens e o carregamento de lenha. Com tempo de cheia, cinco dias, rio acima (...) tomei o vaporzinho 'Juazeiro' que já chegara a Lapa atulhado de passageiros da segunda classe. Em Malhada, trinta léguas acima, o Comandante admitiu mais 118. Foram cinco dias da mais torpe condição de higiene e desconforto, a que somente a suprema irresponsabilidade da administração poderia conduzir. Um jacaré que se apontasse à margem, o barco inclinava-se perigosamente com a deslocação dos curiosos. 'Volta pessoal!'. Eram gritos aflitos dos mais prudentes"*. (Neves, 1986: 33)

Outro importante meio de transporte

utilizado pelos sampauleiros era o trem. Mas a novidade só passou a fazer parte do cotidiano dos viajantes muito lentamente e por etapas. As estradas de ferro que ligariam o Centro-Sul do Brasil ao Nordeste foram projetadas em fins do século passado, mas sua conclusão só ocorreu em fins de 1950.

A viagem de trem constitui-se em verdadeiro pesadelo. O veículo sempre estava lotado e não havia banco para os passageiros sentarem-se. Havia sujeira por toda parte e os banheiros eram imundos. Sobre isso diz Antônio Castro: *"para se usar o sanitário (...) o sujeito tinha que ficar em pé para não se enlamear todinho"*. Ele diz também que ficou perto do local onde ficava a fornalha e sentia bater no rosto a quentura das labaredas. Aliás, era muito comum as pessoas que viajavam próximo à caldeira do veículo serem vitimadas pelas fagulhas. O ferroviário aposentado, Geraldo Marques da Silva, diz que o trem é um transporte muito seguro, mas reconhece que nos vagões aconteciam acidentes, geralmente motivados pela precária conservação dos veículos e também pela inexperiência dos passageiros. *"(...) o passageiro caía, tropeçava, rasgava a roupa no assento, queimava a roupa perto da fornalha. Outros vinha distraídos, deitava a cabeça fora da janela e às vezes, tinha uma pedra, uma rocha e ele batia a cabeça, se machucava, sangrava"*.

O sr. José Moreira partiu de Caetité em 1954, em companhia de um cunhado. Até Monte Azul, em Minas Gerais, foi de caminhão. Ali, pegou um trem que o levaria até Montes Claros. José Moreira lembra com bastante nitidez a dureza da viagem: *"E aquela viagem, né, horrível! o trem muito lotado, sem condições de nada. Banco duro, de madeira, não tinha lugar pra todo mundo. Uns sentava na trouxa do outro, nem mala tinha, era o saco. Saco, era trouxa mesmo. Criança chorando."*

De fato, as condições da viagem de trem eram péssimas. D. Rosa Terêncio recorda: *"Uma tristeza, as cadeiras (...) de madeira, tábua e aquilo cheio, cheio, e eles com excesso de bagagem, as comidas tudo em volta. Iam comendo aquelas farofas e aquela ossada no pé e menino*

sujuando e não tinha restaurante pra eles nem nada (...)".

Em relação a esse aspecto, convém dar voz a dois indivíduos que se deslocaram do Recôncavo para São Paulo na década de 50. José Mota dos Santos partiu de Cabaceiras do Paraguaçu, em 1951. O trem chegou à estação superlotado; não havia lugar para os passageiros se sentarem e a imundície era muito grande. Ele conta: *"Fui em 51, fui de trem. Fomos de pé daqui até lá porque não tinha lugar de sentar, de pé, o trem vinha superlotado. Para entrar em Manuel Vitorino foi jogar as malas pela janela, empurrar, porque o chefe falou: 'olha, vou vender as passagens mas não garanto que vocês vá não, o trem vem superlotado. Se vocês tiverem coragem vai'. Quando nós ... no trem, porta, tudo cheia, janela, tudo cheia e só tinha cinco minutos para a gente viajar. Nós jogamos a mala por cima, pediu: gente!, jogamos as malas e entramos. Ficamos no lavatório, banheiro, aqui, lavatório ali. Viajamos daqui até São Paulo em pé"*. "Seu" Zeca conta que depois de algumas horas de pé, sem sequer poder mover os membros, os mesmos incharam.

João de Souza Estrela é também de Cabaceiras do Paraguaçu e partiu em 56. Ele descreve a viagem da estação de trem até Monte Azul, em Minas Gerais, com cores ainda mais carregadas que as usadas por outros sampauleiros. Ele viajou em companhia de seu pai e de mais seis companheiros. Depois de descrever a viagem praticamente com as mesmas palavras do "Seu" Zeca, João diz: *"Eu vi coisas que eu nunca imaginava vê, como pessoas ficar maluco dentro do trem, na viagem, durante a viagem e se jogar. Isso aconteceu nesse percurso três vezes. Ficar maluco. Um se salvou, mais ou outros a gente viu morrer mesmo. (...)"* A dureza da viagem e o cansaço provocavam grande desgaste físico e emocional ao sampauleiro. Em relação às manifestações de perturbação mental, o caso narrado por João não é o único de que temos notícia. Segundo o ferroviário Jaime Soares Mota, era muito comum os passageiros jogarem-se do trem. Tudo indica que os casos de perturbação mental durante o percurso não ocorriam somente devido as precárias condições do transporte ferro-

viário. Vejamos telegrama publicado no jornal **A Penna**: *"(...) O sr. Manuel Souza Silva, com dois companheiros vindo de Caetité com destino à lavoura em São Paulo, percorrendo 100 léguas em doze dias, manifestou, à chegada em São Paulo, por motivo de cansaço, symptoma de alienação mental. Sendo transbordo com os companheiros par a policia, precipitose no terraço, fraturando o craneo"*. (Jornal A Penna, 14/02/1924).

Depois da década de 20, a viagem de trem quase sempre esteve associada à viagem de caminhão, os chamados paus-de-arara. Este é um caminhão no qual são dispostas tábuas com espaçamento entre uma e outra, servindo de assento ao passageiro. Uns são recobertos de lona, outros não contam com esse recurso, expondo os passageiros às intempéries. O lugar em que era disposta a bagagem era definido em função do número de passageiros. Quando o caminhão partia com a carga máxima, não sobrando espaço para as bagagens, visando ampliá-lo, os motoristas abriam a traseira do veículo, anexando-lhe uma espécie de estrado onde dispunham a bagagem.

À semelhança da viagem de trem, o deslocamento através de caminhão ou paus-de-arara era muito penoso. *"A viagem era ruim, apertado, o caminhão pegava uma faixa de 40 pessoas, entre uma bancada e outra era muito apertado. Era uma viagem muito ruim. (...)"* A imobilidade e as sacudidelas provocam nos viajantes inchaço nas pernas e problemas nos rins. Sobre as condições da viagem através de paus-de-arara, Maria Inez Ayala assinala: *"Um senhor que atualmente é zelador de um prédio de apartamento, contou-me como foi sua vinda do interior da Bahia. No pau-de-arara em que veio, faltavam lugares e as crianças viajavam debaixo dos bancos. Uma delas morreu no percurso e viajaram quase um dia com a menina morta, até chegarem em uma cidadezinha, onde puderam enterrá-la"*. (Ayala, 1988: 45)

Ainda assim o caminhão apresentava algumas vantagens em relação ao transporte ferroviário. Era mais rápido e o passageiro tinha certa liberdade de escolha quanto à frequência das paradas e o tempo de permanência em cada uma delas.

TRAVESSIA

Talvez fosse por isso que a viagem de caminhão era considerada mais alegre. "Tinha brincadeira. Quando passavam de baixo de um galho de árvore que estava ao alcance de nossas cabeças, os sampauleiros gritavam: 'lá vem o pagamento' e davam risadas". (Fernando de Abreu)

Em geral, os caminhões eram velhos e sem condição de uso. Manuel Francisco da Rocha conta que saiu de Caetitê com destino a Monte Azul num caminhão carregado de polvilho. Um pouco depois de Guanambi o carro apresentou defeito; próximo à cidade de Urandi, Bahia, parou de vez. Em virtude do local ermo, o motorista foi obrigado a deslocar-se para longe em busca de socorro. Depois de horas, o carro seguiu viagem. Mais tarde, ao subir uma ladeira, o caminhão perdeu o freio e o motorista gritou: "Segura aí, o carro está sem freio! E naquilo que ele falou 'segura', eu saltei do carro quase em cima de uma cerca de vara que era... não sei como não estrepei todinho."

Muitos paus-de-arara faziam um trajeto bastante tortuoso até chegarem ao local de destino. Dava-se isso por duas razões. Primeiro, porque o pau-de-arara precisava estar totalmente lotado para superar os custos da viagem. Segundo, porque esse tipo de transporte de passageiro era proibido. As voltas em excesso, aumentavam o desgaste da viagem e pioravam as condições de higiene dos viajantes e dos veículos. "As condições de higiene nessas travessias são as mais contundentes. Chegam aos sessenta os que viajam, inclusive os meninos aceleradores da fedentina, às vezes insuportáveis, provocadora de protesto nos lugares em que escala o caminhão mal cheiroso. Na viagem os adultos atendem às necessidades fisiológicas em sanitários dos postos de abastecimento ou 'indo no mato', nas paradas, geralmente de três em três horas. Quando 'vão ao mato', convenciona-se, os homens tomam a margem esquerda da estrada, as mulheres a da direita. Prefere-se 'ir ao mato' que às privadas por serem essas sempre imundas e espalhadoras de doença". (Vilaça, 1969: 81) Uma outra razão bastante plausível para a escolha da "ida ao mato" era que muitos dos 'paus-de-arara' desconheciam as privadas e sa-

nitários. "Aquela baianada que não conhecia a boca do buraco pra fazer as necessidades. Os menino tinha medo e fazia o serviço no chão. Ei sofrimento!" (Josefa Lopes)

Os proprietários ou motoristas dos caminhões tornaram-se bastante populares e gozavam de enorme prestígio entre os proprietários de pensões e restaurantes. Os motoristas eram valorizados e invejados pelos passageiros das zonas sertanejas. "Era uma coisa terrível. Ele era endeusado mesmo. Um motorista daquele ali levava uma vida de padre. Uma coisa séria. Os passageiros pediam para tirar retrato com o motorista. Pra eles era como se tirasse foto com o presidente da República, o governador ou um deputado, entendeu?!" (Manuel de Abreu Magalhães)

A abertura da Rodovia Rio-Bahia foi concluída em 1949. Mas a nova estrada só suplantaria o trem quando se completou sua pavimentação, por volta de 1968. (Vilaça, 1969: 53) Daí em diante, mudava definitivamente o itinerário dos indivíduos que se deslocavam para São Paulo. As Estações de Monte Azul e de Montes Claros vão aos poucos deixando de fervilhar com a presença dos nordestinos.

Mesmo depois da introdução das primeiras linhas de ônibus na região sertaneja, a viagem para o estado de São Paulo demandava tempo e desgaste. As poucas empresas que se aventuraram a fazer a linha Sudoeste da Bahia-São Paulo, não dispo- ndo de veículos em número suficiente para atender a demanda por passagens em todas as localidades onde atuavam diretamente ou através de representação, transportavam os passageiros para Vitória da Conquista.

A exemplo dos paus-de-arara, os ônibus quebravam durante o percurso com muita frequência. Há inúmeras histórias sobre a questão. "Os ônibus quebrava que era um horror. Ônibus velho, caindo aos pedaços. Era um pau-de-arara. Vai ver o pau-de-arara era melhor, né? Não sei, não fui de pau-de-arara. Quando fui já tinha o ônibus. Mais quebrava, viu? Era uma danação. Tudo ermo e nada de vim o socorro. Demorava muito, também como avisar que o ônibus quebrou? Gente com fome, com sede, criança chorando (...)"

(Emília Dias)

Os viajantes enfrentavam a incúria das empresas de transporte. Os horários não eram cumpridos e era frequente a venda da mesma poltrona para dois ou mais passageiros. "(...) Era um São João, muita gente vem de São Paulo pra Bahia, né? (...) Sai da Bahia, chegando em X, entrou uns passageiros. Um passageiro mal encarado me olhou e disse que a minha poltrona era dele. Fiquei danada. Gritei o motorista, mas não levantei. Se eu levanto, ele senta, né! Que nada, eles têm que resolver o problema."

O fato dos sampauleiros guardarem ainda muito vivo na memória aspectos do seu deslocamento, talvez se explique pelas dificuldades e as condições desumanas em que esse se deu.

* Ely Souza Estrela é Profª. de História da América do Dpto. de Ciências Humanas de Caetitê, Universidade do Estado da Bahia e mestranda em Geografia Humana-Dpto. de Geografia da USP.

NOTAS

- 1- O alto sertão da Bahia compreende uma vasta zona que abrange as atuais micro-regiões econômicas de Chapada Diamantina, Serra Geral e Médio São Francisco.
- 2- Para desenvolver minha dissertação de mestrado entrevistei 35 pessoas que vivenciaram direta ou indiretamente o deslocamento. A maioria apresenta um quadro histórico semelhante em muitos aspectos ao chamado sampauleiro.

BIBLIOGRAFIA

- AYALA, Maria Inez Novais
(1988) *No Arranco do Grito: Aspectos da cantoria nordestina em São Paulo*. São Paulo, Ática.
- HALBACHS, Maurice
(1990) *A Memória Coletiva*. São Paulo, Editora Revista dos Tribunais.
- LINS, Wilson
(1952) *O Médio São Francisco: Uma sociedade de pastores guerreiros*. Salvador, Edições Oxumaré.
- MORAES, Walfrido
(1991) *Jaguinhos e Heróis*. 4ª ed., Salvador, Empresa Gráfica da Bahia/lpac.
- NEVES, Flávio
(1986) *Rescaldos de Saudades*. Belo Horizonte, Academia Mineira de Medicina.
- SORIANO, Valdick & CAMPOS, Bernadino
(1977) *A Vida de Waldick Soriano*. Rio de Janeiro, Editora Codecri.
- VILAÇA, Marcos Vinicius
(1969) *Sobre a Sociologia do Caminhão*. 2ª ed., Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro.