

## RABISCOS DE UM ESCRIVINHADOR

( Nesta seção reproduzimos algumas das crônicas semanais publicadas pelo responsável por esta revista às quartas-feiras, no **Correio Popular**, de Campinas. Para identificação e referência bibliográfica indicam-se as datas em que foram divulgadas. )

## 91. LITERATURA DE FOLHETOS

**Fundos Villa Lobos** é a denominação dada possivelmente por Mário de Andrade a uma grande coleção de folhetos populares oferecida pelo compositor ao escritor paulista e que se encontra atualmente incorporada ao acervo do Instituto de Estudos Brasileiros, da Universidade de São Paulo. Consta de vinte e duas pastas reunindo mais de seiscentos textos, de mais variada procedência e, na maioria, referentes ao Nordeste. Muitos são copiados de autores conhecidos, que utilizaram para suas obras temas populares. Abrangem escritos de natureza diversa: desafios, romances, “estórias”, poemas de época e sátiras de costumes. Entre estas últimas inclui-se grande quantidade de críticas políticas, como (entre outras) as que descrevem a queda da “dinastia” dos Acciolis, no Ceará, em 1911, ou a eleição de Rego Barros para o governo da Paraíba.

Reunidos, assim, há quase sessenta anos, pois foi na década de 20 que o compositor os colecionou, integram um projeto que visava a sistematizar e publicar uma produção popular brasileira, que Villa Lobos não teve condições de realizar, mas que foram guardados carinhosamente por Mário de Andrade como eventual fonte de pesquisa. A origem da coleção prende-se a um convite feito a Villa Lobos por Arnaldo Guinle, que se dispôs a fornecer ao compositor os elementos fundamentais para a sua pesquisa. Todavia, o que se conhece hoje por **Fundos Villa Lobos** não contém toda a coleção reunida pelo autor das **Bachianas Brasileiras**, pois esta se refere a mais de mil peças, quando os **Fundos** reúnem pouco mais que a metade. É significativo observar que, além de Villa Lobos, três compositores de música popular foram igualmente encarregados por Guinle da importante pesquisa: Pixinguinha, Donga e João Pernambuco.

Praticamente desconhecidos até agora, os “folhetos” dos **Fundos Villa Lobos** vêm de ser estudados, comentados e em boa parte publicados por Ruth Brito Lemos Terra, em recente publicação do Ins-

tituto de Estudos Brasileiros, integrando a coleção de publicações avulsas ( nº 31 ) daquela benemérita instituição anexa à Universidade de São Paulo.

Aliás, vale salientar que as publicações do IEB ( sigla pela qual é conhecido o Instituto de Estudos Brasileiros ) constituem uma das mais preciosas coleções de estudos brasileiros existentes no País. Temas de história, de geografia, de antropologia, de sociologia, de literatura alternam-se numa seqüência de mais de trinta volumes. Sem querer estabelecer distinção, lembraria o alto interesse dos volumes dedicados ao estudo de algumas importantes revistas literárias de alta significação para a história do modernismo, como, por exemplo, **Nova Cruzada**, **Festa**, **Klaxon**, **Terra Roxa e outras terras**, **Lanterna Verde** e ainda outras que, tenho notícia, estão sendo preparadas para próximas publicações. ( 29-6-1983 ).

\*

## 92. BARÃO DE SERRO LARGO

Graças à gentileza da Sra. Norma de Lourdes Guimarães Ribeiro, destacada figura nos meios artísticos de nossa cidade, travei conhecimento com trabalho publicado há trinta anos por um seu tio, o advogado José Galvão Álvares de Abreu, na “Revista de Engenharia Militar”, focalizando a heróica personalidade do Marechal-de-Campo José de Abreu, Barão do Serro Largo, que se notabilizou na Campanha da Cisplatina, encontrando a morte na batalha de Passo do Rosário ( ou Ituzaingó, como a denominam uruguaios e argentinos ), em 20 de fevereiro de 1827.

Como descendente do bravo marechal, julgou-se o autor no dever de contribuir, não só para o aclaramento de sua biografia, mas, sobretudo, para tirá-lo do esquecimento, combatendo a “campanha do silêncio” que em torno dele se fez.

Não sei se assiste inteira razão ao autor quando fala desta “campanha do silêncio”. Afinal, vários escritores, a começar pelo Barão do Rio Branco, ocuparam-se de Serro Largo. O estudo de Rio Branco foi considerado de tanta importância, que Fausto Barreto e Carlos de Laet incluíram-no, quase na íntegra, em sua preciosa **Antologia Nacional**, pela qual muitas gerações iniciaram-se no cultivo da literatura brasileira. O próprio autor cita mais outros trabalhos sobre Serro Largo, publicados no “Jornal do Comércio”, do Rio de Janeiro, e em anuários genealógicos de

São Paulo e do Rio Grande do Sul. As enciclopédias não o esqueceram e várias cidades, como São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Pelotas deram seu nome a vias públicas. E provavelmente outras cidades do Rio Grande do Sul, o que, no momento, não posso comprovar. No local em que faleceu o bravo militar foi erigido à sua memória modesto monumento realmente muito aquém de seus méritos.

Onde, de fato, assiste razão ao autor é no confronto que faz entre o desprezo de Serro Largo, no Brasil, e o culto ao seu inimigo, Artigas, no Uruguai. Mas, aqui, entramos em terreno delicado. Infelizmente, em matéria de civismo, ficamos muito atrás de qualquer outro país do mundo. O triste, no caso, é que, quando alguém vai ao Uruguai e vê o culto a Artigas, ou à Argentina e contempla o culto a San Martin, o brasileiro ainda faz caçoadas desse civismo, como ainda há pouco verifiquei, viajando por esses países. Não cuidamos de nossa memória, isto é sabido. Que fazer, então, para que vultos como Serro Largo e centenas de outros não fiquem esquecidos? Creio que só mudando a mentalidade de nosso povo. ( 13-7-1983. )

\*

### 93. NO TEMPO DO TREM

Na história de uma cidade, a chegada dos trilhos de uma ferrovia é quase sempre um marco significativo. Com a estrada de ferro, vinha todo o aparelhamento que ela exigia, especialmente quando a cidade, por alguma razão, era escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. Tudo isto refletia sobre a vida da cidade, pois constituía mercado de trabalho e estimulava numerosas atividades correlatas ou paralelas, dando ao local mais animação que às demais cidades. Casos existem mesmo de cidades que chegaram a depender de sua função ferroviária: Bauru, por exemplo, no seu início, quando uma série de circunstâncias fez da cidade local de entroncamento de três ferrovias; ou Cruzeiro, ponto não só de cruzamento dos trens do Rio de Janeiro e de São Paulo, mas também ponto de entroncamento e portanto de baldeação da **Rede Sul-Mineira**; ou Rio Claro, que durante muito tempo praticamente viveu em função das oficinas da **Paulista**, ali localizadas; e ainda muitos outros casos que seria longo enumerar.

A estação, quase sempre num largo ( chamado muitas vezes simplesmente **Largo da Estação** ) atraía para as suas proximidades numerosos hotéis modestos, mas que preenchiam a finalidade de atender de manei-

ra prática aos usuários da ferrovia, especialmente os viajantes ( qual a cidade que não teve um **Hotel dos Viajantes** ? ). Com o tempo, as áreas vizinhas à estação iam perdendo suas características iniciais, tornando-se apenas local de armazéns, bares, hotéis baratos ( pois as pessoas de melhor categoria passavam a preferir hotéis em áreas mais sossegadas ) e, muitas vezes, passavam a ter aspectos nem sempre muito convidativos, seja pelas condições de higiene ou pelo risco devido a ladrões e vigaristas à espera dos incautos viajantes e, muitas vezes, até se transformavam em pontos de exibição, nem sempre muito discreta, de prostitutas. Enfim, as “áreas deterioradas”, tão bem caracterizadas pelos sociólogos.

Mas antes que tal acontecesse, a estação chegou a ser ponto de reunião de pessoas que tinham como divertimento “esperar o trem”, não só pela curiosidade de ver os que viajavam, mas porque os trens traziam os jornais da Capital. Essa função social das estações desapareceu completamente, pois todas elas encontram-se hoje no mais completo estado de abandono, sujas e malconservadas. Perdurou ainda por algum tempo nas estações de águas ou de veraneio, mas com o passar dos anos também desapareceu, pois desapareceram as próprias ferrovias que as serviam. Quem, hoje, utiliza o trem ? Por outro lado, quem, tendo conhecido os trens de outrora, não tem saudades deles ? ( 24-8-1983 )

\*

#### 94. ESTRADA DE PEQUENOS RAMAIS

Fundada em Campinas, em 1872, tornou-se a **Mogiana** uma das maiores ferrovias paulistas, suplantada apenas pela **Sorocabana**. Partindo de nossa cidade, estabeleceu sua estação terminal em Araguari, no Triângulo Mineiro, e ao longo desse imenso tronco esgalhou-se em numerosos ramais, muitos deles penetrando em território mineiro ou articulando-se com ferrovias mineiras. Desta forma, capturou para a economia paulista numerosas áreas administrativamente pertencentes a Minas Gerais.

Tornou-se, por conseguinte, a **Mogiana** a estrada dos pequenos ramais, que o simples exame de seu mapa faz ressaltar. Logo no início, apenas a 32km de Campinas, da estação de Jaguari ( atualmente Jaguariúna ), saíam os ramais de Amparo, Socorro e Serra Negra; de Mogi Mirim ( km 73 ) saía o ramal de Itapira, prolongado depois até Eleutério, na divisa de Minas, onde se articulava com uma ferrovia mineira; menos de dez quilômetros depois, de Mogi Guaçu, saía o ramal de Pinhal, que não teve prolongamento, fazendo desta cidade ponta de trilhos, embora tão

próxima da linha tronco; de Cascavel, atualmente Aguai ( km 125 ), saía o ramal de Poços de Caldas; pouco mais de vinte quilômetros adiante, da estação Lagoa Branca, deitava a **Mogiana** o ramal de Vargem Grande; 40km além de Casa Branca, saía o ramal de Mococa e Canoas, o qual, através de sub-ramais, penetrava em território mineiro, alcançando Guaxupé; em Baldeação ( km 190 ) articulava-se com o ramal de Pirassununga, da **Paulista**; em Santos Dumont ( km 232 ) tinha início o ramal de Cajuru; em São Simão, pouco adiante, iniciava-se o ramal de Jataí; de Cravinhos, partiam os ramais de Arantes e Serrana; e finalmente de Ribeirão Preto saía o ramal de Sertãozinho e bifurcava-se a linha tronco, uma seguindo por Franca e outra por Igarapava, reunindo-se as duas em Uberaba, já no Triângulo Mineiro, atravessando, desta maneira, o rio Grande em dois pontos.

Esta cansativa enumeração serve para mostrar como, aos poucos, a rede ferroviária paulista foi-se constituindo num intrincado emaranhado de linhas, construídas de acordo com as necessidades imediatas. Dos doze ramais da **Mogiana**, alguns não chegavam a ter 20km, enquanto que o mais extenso não chegava a 100km. Verdadeiras estradas “cata-café” que iam, no seu imediatismo, servir aos interesses de uma região que, na época, já se encontrava na vanguarda da produção cafeeira de São Paulo. Dos poucos ramais da **Mogiana**, creio que só o de Poços de Caldas ainda permanece, mas apenas para cargas. Todos os demais foram suprimidos e em alguns lugares deles nem mais existe a menor lembrança. ( 31-8-1983 )

\*

## 95. RECORDANDO AS “MONÇÕES”

Se há episódio, por assim dizer, cinematográfico da história brasileira é o das monções. Fosse nos Estados Unidos, já os americanos teriam feito pelo menos uma centena de filmes sobre ele, como fizeram com a “marcha para o Oeste”, de bem menos alcance e menos épica que o nosso movimento monçoeiro. No entanto, quem, entre nós, sabe qualquer coisa sobre ele ? Há alguns anos, num questionário oferecido a uma classe de História de uma Universidade ( ? ), indagava-se simplesmente o que haviam sido as **monções**. Em mais de cinquenta alunos, só um soube, e este mesmo soube porque morava em Porto Feliz... Cheguei ao ponto em que desejava: a velha Ararituaba não esquece o episódio que lhe deu glória. Todos os anos — e creio que há mais de vinte — neste mês de outubro, o histórico “porto das Monções” engalana-se para recordar fatos e personagens relacionados com o grande evento.

As monções ( expedições fluviais para Mato Grosso, para os que não sabem ) encontraram em Sérgio Buarque de Holanda seu historia-

dor. O livro que ao assunto dedicou o saudoso mestre é dos mais significativos da bibliografia histórica brasileira. Mas, antes dele, diversos outros autores cuidaram do tema, embora sem a mesma profundidade. E ainda hoje historiadores dele se ocupam, como o Professor Jonas Soares de Sousa.

Mas esta pequena nota tem outro objetivo, além de recordar o episódio e salientar o interesse das comemorações de Porto Feliz: lembrar a reedição, num dos últimos números da “Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo”, do importante trabalho de Afonso de Taunay intitulado **À Glória das Monções**. Trata-se da conferência proferida pelo grande historiador em 26 de abril de 1920, no ato de inauguração do monumento mandado erigir pelo governo do Estado em Porto Feliz, no local exato donde partiam as monções. A situação propiciou a Taunay traçar excelente síntese do grande movimento, que, aliás, interessou ao historiador não apenas como fase das mais heróicas do bandeirismo, mas pelo próprio sentido de comunicação e articulação interna do País. Ao reorganizar o Museu Paulista, Taunay dedicou às monções uma sala especial, ornamentada com o grandioso quadro de Almeida Júnior: **A Partida da Monção**, talvez sua maior obra no gênero histórico. E publicaria ainda Taunay, mais tarde, precioso documentário a que intitulou **Relatos Monçoeiros**, do qual já me ocupei neste mesmo local. Publicado em “plaquette” na ocasião (1920), **À Glória das Monções** foi reproduzida no livro **Índios ! Ouro ! Pedras !** (1926) e, agora, novamente estampada em o volume 75 da “Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo” (26-10-1983).

\*