ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ: HISTÓRIA E AÇÃO SOCIAL

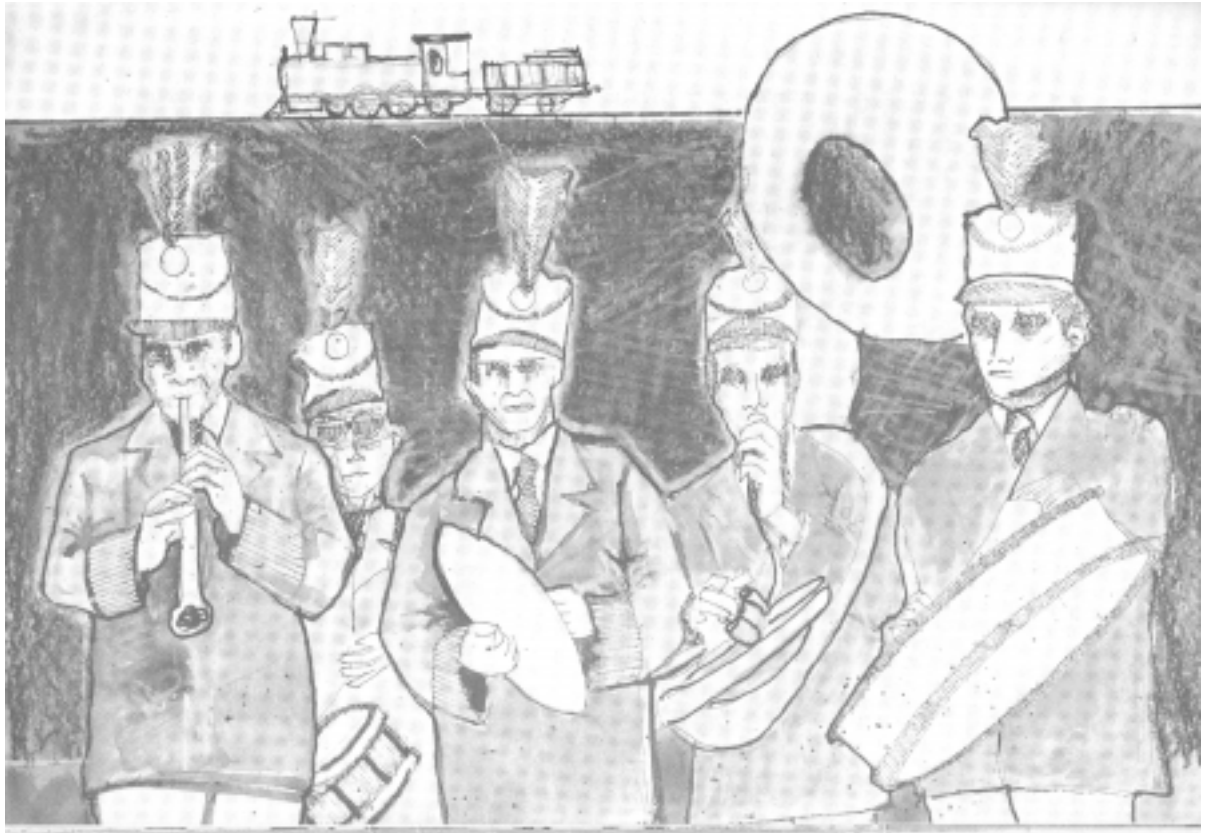
CONFERÊNCIA REALIZADA A 26.3.1982, EM BATURITÉ, NA SESSÃO COMEMORATIVA DOS 100 ANOS DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BATURITÉ

Eduardo Campos

ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ: HISTÓRIA E AÇÃO SOCIAL

conferência realizada a 26.3.1982, em Baturité, na sessão comemorativa dos 100 anos da estação ferroviária de Baturité

Fortaleza
1982



Para Gertrude Stein, em simplificada definição poética, *A rose is a rose, is a rose.* (Uma rosa é uma rosa, é uma rosa). Parafraseando-a: UM TREM É UM TREM, É UM TREM. Algo mais, naturalmente, que transcende de sua figuração tradicional: – locomotiva, tender, vagões, trilhos e apitos. E além, com as paralelas de aço, na feliz expressão do prof. Estevão Pinto, estação ferroviária dos ermos sertanejos, ou gare suntuosa e álacre das cidades maiores; – expressão compenetrada e importante de chefe-de-trem autoritário a decidir sobre maquinista, foguista e guarda-freios, o momento de partir; – presença não apenas física do passageiro, mas de sua participação social, sob a didática caprichosa dos sentimentos de cada um; – emoções impressentidas dos que viajam, ora por mercância, ora a desfastios, ou daqueles, não raros, com corações lacrados, tomando aos olhos as paisagens reveladas pela janela dos carros – vigia providencial desse navio terrestre –, a ofertar a todo instante o urgente e necessário lenitivo a sofrimentos irreveláveis.

Mas não basta o se dizer**: um trem é um trem, é um trem**. Será ele, por certo, um mundo de sugestões e vivências que se não dissipam. É compromisso tácito de interação de pessoas e coisas; confissões e convivência; alegre e fraterno

entendimento, enquanto o tempo flui e quem viaja se dá conta de que não está só no mundo.

Trem é agulheiro, telegrafista e o modesto operário da turma de conservação, ou a figura anônima e responsável que, em *trolly* de manejo manual, se deslocando de uma estação a outra, verifica as condições de segurança da linha; é o rígido distanciamento de dormentes, a guarda rigorosa da abertura de um trilho e outro para que, sob dilatação, não se juntem.

É o alegre e espontâneo trabalho daqueles que fazem o expediente não remunerado das madrugadas, ferroviários "honoris causa", mestras e mestres de guloseimas especiais, e donas de tabuleiros, ou simples vendedores ambulantes, gente que acode às estações para comprovar que existe realmente uma deliciosa cozinha popular. Assim se tem amendoim cru ou torrado em Mondubim; pão-de-ló, em Maracanaú; banana seca em Pacatuba; uvas, em Baturité, doce de leite e arroz doce, em Reriutaba. Daí por diante, porque um trem não é simplesmente um trem. É toda a envolvência de estilos de vida, de sobrevivência, de troca de conhecimentos; estabelecimento de novos hábitos e costumes. É caldeira, água, e graxa. É apito. É Maria Fumaça; – máquina "diesel", e elétrica. É abnegação de operários sem identidade exibível, servidores como o que vi, aos meus verdíssimos anos, em Pacatuba, meter-se no ventre ainda ardente de uma caldeira, para lhe reparar os tubos rompidos. Não tinha o homem mãe à morte nem filho por nascer em Fortaleza, mas vinha puxando uma fieira de carros com animais que não podiam ficar mais tempo sem água e feno.

Trem é tudo isso, e mais; – elaboração de viagens que se fazem e de outras que nunca se farão; do anedotário

de circunstância; de imprecações e jocosidade ante o terno queimado por fagulhas; boi na linha, temor de roda sobre cornos endurecidos pelo tempo, possibilidade que assusta a maquinista ainda que experimentado; e frases que formam também a filosofia que os mais humildes engendram a respeito de seus semelhantes, com sentenças irreverentes:

– "É doido! é de correr atrás de trem!"

– "Saiu dos trilhos!"

Ou observações que explicam um acontecimento melhor do que as tragédias de Sófocles, como esta, acrescentada a renarrar funesto:

– "Um desastre de trem!"

E quando imaginamos nada mais haver a aduzir, logo a voz – a da criança e a do poeta, que se confundem – vêm dizer-nos a inspiração onomatopaica das locomotivas grimpando rampas:

– Café com pão, bolacha não...

– Café com pão, bolacha não...

O poeta das Ribeiras dos cós, Antônio Girão Barroso, deslumbrado passageiro de trem, é autor do poema – "Pequena Estação Perdida da Estrada de Ferro de Baturité" -' espécie de atestado, em verso, da idéia que defendemos de que um trem não é simplesmente um trem...

"Aqui não vingou jamais a poesia
Salvo no caso do meu companheiro de viagem.
Um poeta uma vez tentou uma quadra
Mas a quadra saiu bem ruinzinha.
Contudo tem moças belas

tão sem amores...
Teus sítios e tua lagoa
Tuas casas e tuas mercearias
– tanto imposto sobre o pobre! –
Teu campo de futebol
Tua casa de farinha
Que simpatia em tudo!
Pequena estação perdida da E.F.B.
Teus trens passam sem te dar grande satisfação
Se se leva muita malota uma há de ficar
(Com o coração da gente, muitas vezes...)"

Vê-se; trem é poesia. Semântica ferroviária, com dicionário especial, apropriado. Quem se avizinha de caminho de ferro, quer seja coronel abonado ou sertanejo bisonho, de manejar a enxada, aprende o que é vagão, trole, tender, breque. Elege a bitola para sua linguagem de ajustes técnicos, e sabe repetir os conceitos livrescos de polêmica de jornais, que a ferrovia cearense não se desenvolveu mais porque tem bitola estreita...

É inventiva. Moda ajustada às circunstâncias adversas a uma boa viagem, como a criação do guarda-pó adaptado às nossas contingências.

O sociólogo Gilberto Freyre (in "Ingleses no Brasil"), estudando a contribuição dos britânicos ao nosso desenvolvimento social, lamenta ter-se esquecido o prof. Estevão Pinto de, em seu livro "História de uma Estrada-de-ferro do Nordeste", referir ao guarda-pó, de "uso pitoresco e útil" – são suas palavras –, criatividade do passageiro de nossas ferrovias para escapar ao efeito incomodante da poeira sacudida ao trepidar de dormentes assentados sobre terra não empedrada.

"Nem todos os guarda-pós – escreve o autor citado –, eram simples túnicas ou sobretudos de algodão ou mesmo de linho. Havia guarda-pós até de seda, verdadeiramente principescos".

Pois bem, dizemos nós, pelo menos no Ceará a inventiva popular de pronto transforma toalha de rosto ou de banho em guarda-pó, aliás acomodação de utilização desta já exercida nas caminhadas a cavalo, para resguardo da soalheira.

Conhece-se, com o advento da Estrada de Ferro de Baturité, a introdução de sistema de brecagem rápida: o freio a vácuo. Assim como o vocábulo sleeper, como lembra Gilberto Freyre, aportuguesa-se em sulipa, dormente, que no linguajar chulo das ferrovias tem sentido "erótico ou fálico", pelo menos na região da Great Western, de Pernambuco, mas não entre nós, no Ceará, onde se transfigura em interjeição, como a registra Tomé Cabra! em seu excelente "Dicionário de Termos e Expressões Populares": "Uma sulipa! Interjeição que exprime contradita, repulsa. Uma ova! Uma conversa! Que nada!"

Um trem, como estamos pressentindo, não é um trem. É mais. É o prolongamento de novas linhas; longa e discutida elaboração dos caminhos a serem percorridos, construção de casas de turmas de trabalhadores e de agentes, residências estas onde pontifica o agente de estação, da primeira classe, ao lado do telegrafista, peças de irremovível prestígio para as cidadezinhas distantes da capital.

E representando um complexo de transporte, pioneiro, como ocorreria entre nós com a Estrada de Ferro de Baturité, é mais do que interesse econômico, pois nesta prevalece, conquanto irrevelada, a busca da integração do litoral com os

sertões em seu sentido mais amplo. Esse sentimento, não obstante indefinido na atitude dos que a vão projetando, gestiona para a posteridade a merecente homenagem a idealizadores e administradores que a viabilizaram.

Não importa esteja omitida essa característica de apropriação telúrica de nossos sertões distantes nas cadernetas de campo ou no paciente trabalho em que os ambiciosos desbravadores desse feito, o da implantação da primeira via férrea do Ceará, prelibavam promissora fase de progresso.

Em se tratando de estender trilhos, a técnica desafia problemas, paixões e interesses. Enfrenta mil dificuldades, que os homens tornam sempre mais difíceis as grandes obras e a própria existência. Assim, enquanto os trilhos caminham para a hinterlândia, não há só obstáculos físicos, geográficos, por vencer. As conveniências dos que dispõem de poder político assumem caprichos especiais. Ora, conforme apontamentos de João Brígido, é português que coloca, em primeiro lugar, suas necessidades pessoais, para alterar o traçado da ferrovia. Ora, é família ilustre, a Albano, determinando o traçado da estrada até Pacatuba. E depois se sucedem novas interferências: o caminho de ferro, perto de Acarape, "devia chegar até as imediações da cidade e dali seguir para Itapaí, à mercê de um túnel, ou contornar a estrada existente para peões e comboios até a cidade de Baturité".

Refere ainda João Brígido: Acarape não lograria entra para as graças do engenheiro Pinkas, decidido por outro rumo da linha Alça-ia-ia por "uma rampa de cinco quilômetros, a dezoito por mil", vingando "a montanha de Itapaí, com aterros, cortes formidolosos e curvas repetidas até Canoa" (Aracoiaba).

Tal providência, a parecer disparatada, obteve do engenheiro Capanema a observação fulminante: "Isso não é erro, mas crime de engenharia."

Pelo que se depreende das observações do fundador de Unitário, melhor teria sido, atingindo Aracoiaba, os trilhos se dirigissem diretamente a Quixadá, preferência de traçado que possivelmente teria redundado em graves prejuízos para Baturité.

Mas não ficam aí os caprichos interferentes da política. Faz-se necessário, a essa altura da construção da estrada, contentar o clã sertanejo de Quixeramobim, formado por criadores abastados, gente forte em gadeira e voto.

Uma vez mais, enganam-se todos. Não é o poder de cada um chefe político que triunfa ao indicar por onde devem passar os trilhos. No fundo mesmo das atitudes de conveniência ou ambição pessoal, o que existe na realidade é o pronunciamento disfarçado de nossa vocação adeja, a desejar o estabelecimento de caminho mais rápido para a pancada do mar.

São aflições ditadas pela seca de 77, quando os trabalhos ferroviários estendiam-se até Pacatuba, que marcam, caracterizam a importância do trem na paisagem desolada. D. Pedro II, por esses dias, recebe providencial sugestão do Ministro João Lino Vieira Cansanção de Sinimbu, no que o acompanham os demais conselheiros imperiais. Refere o ilustre homem público, nessa hora, a remessas "freqüentes de gêneros alimentícios até importados do exterior" para contentar os atingidos pelo flagelo, providência prejudicada pela dificuldade de chegar ao interior dos Estados "na deficiência

absoluta de animais", perecidos pela anormalidade clímica. Impunha-se então, no entender do Ministro, "estabelecer um sistema de serviço que sobe assegurar a essa população meios de subsistência. alimente seu amor ao trabalho, mediante razoável gratificação."

Construção de estrada de ferro demandando o interior, partindo do litoral, é sugerida então. Mirava-se a iniciativa em exemplos postos em prática noutros países. E como o Ceará parecia aos conselheiros ministros – e na verdade o era – a mais vexada província do Norte pela seca, propunham fosse resgatada a "parte construída da via férrea de Baturité, e a continuar com a possível celeridade o que restava por fazer".

E mais: efetivassem-se as construções de novas ferrovias no Estado sacrificado; a de Camocim, até alcançar Sobral, podendo dali demandar o Piauí. Sugestão, tão valiosa quão bem sugerida, de pronto a acolhia o Imperador, decorrendo de decisão real o Decreto nº 6.918, de 19 de junho de 1878, inspirador das instruções provisórias de portaria mandada baixar pelo Presidente do Conselho de Ministros, dois dias depois, objetivando no artigo 17:

"Nos trabalhos dessa estrada serão de preferência empregados segundo sua aptidão e natureza do serviço os habitantes da província que estiverem sofrendo os effeitos da secca, e como taes socorridos pelo Estado."

Agora, pelos caminhos do infortúnio o Ceará ficava mais perto da vivência de nova realidade, apenas transparecida ao entusiasmo profético do Senador Pompeu, por ocasião da Assembléia de acionistas da E.F.B., a 14 de agosto de 1872:

"A Via férrea de Baturité, será sempre a primeira empresa do Ceará, como especulação lucrativa ou como obra patriótica."

Soava a hora, portanto, da atividade patriótica de salvação aos que padeciam, através de serviços que não representavam apenas o necessário e humano acudimento do poder público, mas a oportunidade de os mais pobres trabalharem também em favor do desenvolvimento da província.

A sugestão de Sinimbu, transformada em realidade, culminaria numa prática de tal modo benéfica ao Ceará como aos seus filhos em desvalia, que, anos afora, enquanto cresceu a estrada, foi ela a salvação dos que iam sendo impiedosamente castigados pela estiagem que partindo de 1877 duraria até 1879.

Na síntese da evolução histórica da Estrada de Ferro de Baturité, proposta pelo engenheiro Ernesto Antônio Lassance Cunha, em 1891, a ferrovia cearense é apresentada como "estrada estratégica para minorar os effeitos das seccas periódicas" que nos assolam.

A preocupação de atendimento aos vulnerados pelos descompassos de nossa surpreendente meteorologia reforça os motivos oficiais, para, a 25 de agosto de 1915 (decreto 11.692), declarar-se caduco o arrendamento da South American Railway Construction Company, Limited, celebrado a 4 de fevereiro de 1910.

"Considerando – expressa o ato oficial – que, mantida a "atuação dos serviços a cargo da companhia, estaria o Governo impedido de executar como medida de socorro público contra

a secca no Estado do Ceará, centro de maior acção da calamidade climatérica; a construção de linhas de viação férrea neste Estado, com a vantagem de, fornecendo trabalho a um grande número de flagelados, poupar à Nação a perda de avultados capitães já empregados nas obras que foram abandonadas pela companhia e no material adquirido para ellas pelo Governo...

Ao trem, sem que se dê conta nenhum observador, ao curso desastroso de 1915 está reservado surpreendente participação comunitária. Ver-se-á, a mais empenho, a impossibilidade de defini-lo num jogo verbal de 7 palavras, sob conceito gertrudeano. Trem, principalmente no Ceará, não pode acomodar-se à classificação tradicional de comboios; os de passageiros, os de carga, os mistos, especiais ou de luxo. Outra categoria inesperada não demorará coexistir com estas: o trem da fome.

A engenharia responsável, nem sempre insensível a postulações do poder concedente, submetida muitas vezes ao imperativo de traçar linhas com rampas e arrodeios absurdos, não podia imaginar fosse o seu trabalho servir a uma classe de sofridos passageiros, gente esfaimada, as carnes sumidas, mas reagindo instintivamente às investidas da ceifadeira impiedosa.

É o que estará sucedendo, de modo imprevisto, em 1915. O cenário interiorano dispõe tragédias; por toda parte, principalmente ao final das linhas, as estações de passageiros se convertem em abrigos insuficientes para os párias de instável pluviometria.

É fácil renarrar agora o aspecto dessa grei desamparada, em dia esfogueado de muito sol, gritando miséria e dor, como a que vejo em foto rara, documento de nossa incúria, no livro de Idelfonso Albano: "O secular problema do Nordeste".

Notem comigo a consoladora presença da solidária estação de Iguatu, envolvida por centenas de homens, mulheres e crianças, cravados na soalheira, sob a inútil proteção de guarda-pós improvisados com velhas toalhas e restos de lençóis; gente que até chegar ali, como ocorre com a família de Salustiano Aves Bezerra, caminhou a pé 240 quilômetros... para pegar o trem.

Trem, que não é apenas trem, por esses instantes, mas salvação vislumbrada entre o desespero e a desnutrição.

Essa mesma farândola sem ficha datiloscópica, por nós ora descrita, viu-a o jornalista e padre Climério Chaves, naqueles idos, a serviço do Correio do Ceará:

"Durante toda a viagem (esse primeiro repórter do Ceará visitava em trem especial o interior, acompanhando o presidente da província) vimos numerosos grupos de "retirantes", com trouxas á cabeça, baús, pobres trastes em demanda das estações. Vimos homens, mulheres, crianças, marchando ao longo da estrada, coberto de andrajos, alguns quase nus. Muitos à vista do trem, paravam e punham-se a gritar para nós, pedindo esmola e socorro."

Ninguém esperava o que acabaria sucedendo a 20 de agosto do malsinado 1915: a descida do sertão, de trem, para Fortaleza, dos primeiros 300 flagelados. São aqueles vultos esquálidos que demoravam, desalentados, em Iguatu, e que parecem se repetir, indefinidamente, existindo em maior número.

A 23 de agosto o trem se impõe e convence: é entidade com serventia até então irrevelada, a de trazer às condi-

ções de mais justo atendimento social os que sofrem pelos sertões abrasados.

As manchetes dos jornais, quais as do Correio do Ceará, didatizam a nova e áspera sociologia da seca:

– ASSALTO DE UM TREM EM SENADOR POMPEU.
– FAMINTOS EMBARCAM A FORÇA.
– UM TREM ESPECIAL DE RETIRANTES.

E mais notícias como esta: flagelados aprisionam uma composição ferroviária. "Não queriam violentar ninguém, não eram malfeitores", confessam ao chefe do trem que esboça inseguro gesto de altivez burocrática à tentativa de não os aceitar.

Contemplem, olhem e vejam as feições desse compenetrado funcionário fardado, cabelos escamoteados sob o quepe regimentar, a ter de se decidir conforme o coração e não o rigorismo de tarifas convencionais.

É nesse dia – 25 de agosto – que o retirante João André, líder conflagrador, à frente de outros companheiros de infortúnio, andrajosos e famintos, obriga o maquinista, encontrado a passeio em Senador Pompeu, a organizar um comboio extra, o da fome, que haveria de os conduzir a todos – oitocentos miseráveis ensolarados – ao alcance da generosidade da Capital.

Agora testemunhamos: o trem não é apenas um transporte sujeito a regras e tarifas para passageiros dispostos ou fatiados em primeira e segunda classe. Nem composição governamental, qual aquela constituída de carros de luxo e de bagagem, arrastados pela locomotiva 11, para levar o dr.

Álvaro Fernandes à intimidade do cenário de desespero do Ceará, na quadra do 15.

Os párias também andam de trem.

E com eles o trem prevalece em sua função social, que é na aspereza do tempo que o homem contradiz a caridade distribuída sem nobreza.

Ao começar o ano de 1919, outra vez a seca volta a ameaçar o Ceará. O então diretor da ferrovia, dr. Couto Fernandes, em telegrama comunica ao Ministro da Viação estarem já alistados nas obras de "construção dos prolongamentos e ramaes" 6.200 operários, mas a todos os setores de trabalho continua a afluir considerável contingente de flagelados. Devia continuar alistando-os, não obstante saber que as despesas excederão da "duodécima parte da verba destinada" aos serviços?

Três dias depois, tem resposta satisfatória: "Autorizado: vamos admitir serviços construcção maior número possível flagelados, embora exceda duodécimo verba."

O alistamento, ao mês seguinte, "para 12.850 operários, representam a média de 64.250 pessoas socorridas."

Mas nem tudo se fadaria a bom resultado.

Governo nem sempre decide com bom senso. Arrebatado por idéias de construir os açudes Orós e Poço de Paus, manda parar os trabalhos do ramal de Itapipoca e o da ligação de Sobral a Itapipoca.

Desastrosa providência.

Telegrama do diretor da ferrovia, dr. Henrique Couto Fernandes, é incisivo a referir o fato:

"Situação pessoal empregado serviços construcção tornou-se cada vez mais aflitiva falta pagamento desde maio (pt). Fornecedores acham-se desde maio esgotados recursos manter fornecimento devido esse atraso pagamento, motivo por que rogo a V. Exa. conseguir urgente distribuição já solicitada e destinada a solver compromissos até 31 de julho."

Vencida a calamidade, o diligente diretor da E.F.B. relataria qual atento observador:

"A falta absoluta de inverno na época normal impunha, por **humanidade** (grifamos) a admissão de grande número de flagelados, inclusive velhos e crianças mesmo inválidos, e cujo estado de debilidade orgânica não lhes permite apresentarem melhor coeficiente de producção, e em desacordo com a despesa realizada..." Adiante, em face das despesas com o ramal de Itapipoca, demonstra que a "seca que à primeira vista poderia parecer grande fator para o barateamento do serviço, pela maior oferta de braços e conseqüente decréscimo de salário, teve resultado negativo." E assinala seguro: grande número de flagelados combalidos pela inanição, constituindo o grosso do operariado, pouco podia produzir."

A partir de 6 de abril de 1920, a antiga E.F.B. transmuda-se em Rede de Viação Cearense, subordinando-se á Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, diante dos projetos de construção de grandes reservatórios no Nordeste. Fase destinada a não durar muito tempo, pois a encerraria o Decreto 16.403, de

16 de março de 1924, extinguindo a Caixa Especial das Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no Nordeste Brasileiro.

Voltava a jurisdicioná-la o Ministério de Viação.

A 21 de maio de 1921, nas oficinas da estrada, em Fortaleza, arrimada à ação de "elementos perniciosos e estranhos", como está mencionado em relatório do ano, decorrente de falta de pagamento, turma de operários, das oficinas, cruza os braços.

Alegava o não cumprimento da Lei 3.990, de 2 de janeiro do ano anterior.

Momentos de rebeldia, desafiadores para o tempo, a marcar a ida do diretor, em pessoa, ao departamento conflagrado, enquanto aciona em favor da ordem o contingente policial do Estado."

O movimento paredista – o primeiro do Ceará só dura duas horas. Mal o diretor telegrafa ao Ministro, pondo-o ciente da ocorrência, retorna a transmitir uma segunda mensagem para informar que tudo está "funcionando regularmente no segundo expediente."

Alertara-se a direção da rede pelo maquinista de primeira classe, Emílio Gomes, "que se achava de plantão e que desprezando as ameaças dos seus companheiros não hesitou em fazer accender os fogos das locomotivas do depósito a seu cargo, as quaes deviam conduzir, na manhã daquele dia, os trens de passageiros para o interior". A circunstância evitaria a paralisação do tráfego, que, ao dizer do diretor, não sofrera a menor solução de continuidade.

Transporte de flagelados sem pagar passagem, greves, nada disso estava nos objetivos altruísticos, patrióticos, vislumbrados para a E.F.B., nascida a impulsos mais de uma conquista econômica do que ao aceno de trabalhos tão importantes, sociais, que haveria de desempenhar. "A estrada de ferro não poderia realizar milagres num país como o Brasil – afirma Gilberto Freyre – de fertilidade bem menor do que a imaginada pelos patriotas mais sonhadores de sonhos dourados que simplesmente azuis. Mesmo assim, a via-férrea tornou possível a modernização de numerosas áreas do país..."

O trem, como meio de transporte, logo se tornaria surpreendentemente desejado e útil para quantos padeciam em viagens empreendidas a vilas e povoações ainda que próximas a Fortaleza, a exemplo, tal qual a do sábio Agassiz, acompanhado de sua inteligente esposa.

A partida de Fortaleza, do casal, para o término da viagem (Pacatuba, a 31 quilômetros) pode resumir-se a este desabafo: "Depois de adiamentos sem fim, e toda sorte de aborrecimentos a respeito de cavalos, pusemo-nos enfim a caminho..."

Corria o mês de abril de 1866, e as dificuldades impostas a viajantes, desses dias, eram inúmeras, infelizmente. O famoso viajante, partindo de Fortaleza depois de meio-dia, só pelas seis da tarde estaria dando entrada em Arronches (Parangaba), para pernoite.

Faltou um cronista meticuloso desse tempo, para marcar o que foram, minutos a minutos, os momentos desse itinerário para o festejado casal. Basta dizer que, ainda em 1877, nos sertões mais desertos, as distâncias eram vencidas por homens

transformados em animais de tiro, pois, perecendo cavalos e bestas, só restariam pretos e brancos para puxar carretões de gêneros alimentícios ao longo de vinte e mais léguas.

O trem não custaria muito, pelo menos em parte, a alterar tão rude e aviltante forma de transporte.

O mesmo trem que figuraria na lembrança dos que o viam pela primeira vez como monstro a semear espantos... no dizer de Júlio Bello, abastado dono de engenho em Pernambuco: "O trem de ferro da Gameleira! Que misterioso animal era aquele "bicho" de que ouviam falar e que passava como um relâmpago carregando gente, animaes, mercadorias! O "vapor" da terra, como eles o chamavam. Muito comprido, bebendo água e comendo fogo..."

Esse mesmo cavalo de ferro ainda não aceito por aperfeiçoamento técnico. Era "bicho", e assim animal pareceria a dois matutos que, em Ipu, ao narrar de Leonardo Mota, em 1919, analisariam-no segundo as próprias convicções, com frases de seu mundo zoomorfo:

"– Home, mas é um sendeiro de força!

– Ele já véve seleiro. Si ele agora estralasse nas junta, ia bata na vila do Prinspo. Isso é que é!

– Não tem que botá cangaia, não tem que ir deixá no picadô..."

Como se vê: quantas impressões inspira o trem. O trem anedótico, metamorfoseado em animal; trem de carregar flagelados, trem de conduzir soldados...

O canhão de Emílio Sá, fabricado para estrondear nas caatingas do Cariri, e que acabaria cavalgado por jagunços, ao ser arrebatado aos legalistas, fora transportado pela Estrada de Ferro de Baturité. De Iguatu, por diante, à época, demandavam ainda 30 léguas de ínvios caminhos, percorridos a duras penas.

No campo da luta, batalha transferida depois para o coração da Capital, sucumbe o intrépido capitão J. da Penha. De trem, esse herói destemido mas morto, descerá para ser pranteado em Fortaleza.

Conta Rodolfo Teófilo: "O expresso em que eram conduzidos o cadáver do herói de Miguel Calmon, e alguns feridos, guardados por soldados da Polícia e populares, foi intimado pelo ten. Passos a parar na estação vizinha de Senador Pompeu. Aí este oficial entrou no carro, transformado em câmara-ardente, e sem respeito aos restos mortais daquele grande brasileiro, capitão do Exército Nacional, desarmou a força que o guardava, passou recibo da entrega das armas, que conduziu, dizendo que assim procedia por ordem do Cel. Setembrino de Carvalho, e mandou seguir o expresso."

O trem prova a efervescência bélica. Encaminha soldados quer vivos quer mortos; poltrões ou heróis, e armas, e víveres. e alimárias, e jagunços mal-educados, libertinos, como os que acompanhariam a José de Borba, a 19 de março, até Quixeramobim, e, ao dia seguinte, até Fortaleza, sob as ordens de Pedro Silvino. Tempo controverso, **manu militari;** Baturité saqueada e seu povo amedrontado.

Não muito desigual dos dias de 1921, quando a Coluna Prestes se adentrava ao interior do Estado.

Foram dias de intensa atividade extra para a administração e operários da Estrada, procedimento que não passaria despercebido, Pois a ferrovia havia posto em ação, a serviço da União. 237 comboios no decurso da crise.

O "Diário do Ceará", a 12 de fevereiro de 1926, ano em que transcorrem esses acontecimentos, faria cuidadoso registo das atividades dos ferroviários cearenses:

"O pessoal da Estrada transformou-se em verdadeiros soldados, prontos e dispostos a combater de qualquer maneira, sem descanso, nem de dia nem de noite, como ele próprio diretor não o tinha.

Prestou, onde quer que se fizesse mister, grande auxílio, ora ao Governo do Estado, ora às tropas do deputado Floro Bartholomeu e a todas as outras que se organizaram ou que entraram para o interior do Estado."

Para os combates travados com os sediciosos, em Crateús a 16 de janeiro, a ferrovia cearense transporta soldados. O complexo ferroviário, por esses dias, é ponto visado, estratégico. Vejam como se expressa, em editorial, o "Diário do Ceará" do dia 17 de janeiro de 1926:

"Os seus destacamentos chegaram mesmo a atingir a villa de Cariré, na ferrovia, para o ponto visado, porém, naturalmente considerando a parcimônia de seus elementos, antevendo a inutilidade de uma investida, daquela estação não prosseguiram, agora sabendo-se que não mais a ocupam..

Trem de passageiros, com bilhete pago, em dias normais: e de miseráveis, em dias de fome; e de soldados e civis

bandoleiros, em instantes, dias e meses de revolta. Trem que, em 1886, tinha tarifa especial para transportar abelha, açafates, animais ferozes; abano de palha, baú e capoeiras vazios, bacamartes, burras de ferro, cadáveres, caixas de guerra, cangalhas, cordas de embira, dinheiro, doces estrangeiros, flechas, gigos vasios, máquinas de copiar cartas, oratórios, paus de tamancos, peças (seriam as de Pacatuba?); sanguessugas, unhas de animais, chifres, marquesas envernizadas, mapas e manuscritos, raspas de pontas de veado, soadores para selins, ovas e ourinós de louça, porcelana ou ferro...

Menores de três anos, se conduzidos ao colo, viajavam de graça. Passando de oito anos, menino ou menina pagava passagem inteira.

Nenhum viajante podia incomodar os "companheiros de viagem".

Embriagados estavam interditos de demorar nas estações e nos trens.

Trem especial podia ser contratado por 70$000 para viagens em um só sentido. Indo e vindo, como dizem os portugueses, a tarifa autorizava cobrar com abatimento, pondo o custo em apenas 105$000.

Por animais extraviados pois pessoas não se perdiam por esses anos – a E.F.B. indenizava:

"80$000	para animaes de montaria;
50$000	para bois, vacas, etc.;
6$000	para bezerros e vitellos;
4$000	para carneiros, cabras e porcos;
2$000	para cães acorrentados;
500	réis para aves e pequenos animaes engaiolados."

Telegramas de mais de 100 palavras podiam ser recusados ou retardados, até serem transmitidos os mais breves, embora apresentados à repartição posteriormente.

Tudo isso, que vimos narrando, é trem, – complexo ferroviário que sensibiliza a quantos, como nós, nos criamos à margem de uma ferrovia, vendo o desfilar das locomotivas 201, 202, 203, etc.; depois, anos adiante, das máquinas alemãs, fortudas, impressionantes, de numeração a partir de 400; 401, 402, 403, etc.

As tragédias a esse tempo começavam do mesmo jeito: "Trem virou na entrada do corte" – "Máquina em manobra atropela e mata homem" – "Descarrilamento faz novas vítimas..."

Não viravam ainda automóveis, nem caíam aviões.

O trem era trágico, mas também enobrecia. Consagrava as pessoas. Chique os importantes chegarem de trem, ouvindo o estrugir de foguetes, sabendo que alguém faria discursos logo mais.

Vou de trem; pego o trem; estou chegando de trem!

O trem quebrou, o "Mixto" atrasou; o P-1 não segue agora. Trem, trem-trem em tudo: na vida, na morte, e também no amor ia aventura, na desdita.

Trem de memórias, como o que está na crônica de Mané-'inho do Bispo, renarrando viagem feita a 24 de julho de 1916:

"Eu parti da estação de Fortaleza, às 6 horas e 20 minutos da manhã; a 1ª parada do trem é perto da Caixa D'água;

a 2ª, no lado da Capela São Benedito; a 3ª parada, nas Damas, a 4ª no Asilo de Alienados; a 5ª na estação de Parangaba.

Viajei na máquina 45; é nova e boa."

Trem, oriundo de máquinas adquiridas a Runster Company, Leeds, qual a Fortaleza e a Maranguape, as primeiras que rolaram sobre os trilhos cearenses. E de outras, nos áureos tempos da influência americana, compradas a Baldwin Locomotive Works, de Filadélfia, e que para uma delas, a 29 de outubro de 1883, Ernesto Antônio Lassance Cunha, através de ofício a Boris Fréres, queria adquirir um cilindro.

Trem de vivência anedótica, de "tiradas" de boa fé de passageiros que deviam estar no céu... qual aquele que mandava pôr anúncio ao jornal "O Libertador", do dia 25 de fevereiro de 1890:

"D. Antônia Uchôa, vindo domingo, no trem das 10 horas, de Parangaba, para esta capital, em chegando a estação, na ocasião em que tomava o "bond" de Pelotas, metendo a mão na bolça para tirar dinheiro, caiu-lhe uma nota de 100$000. Pede-se a alguém que achou ou a alguma pessoa que tenha encontrado referido dinheiro, e ido trocar em alguma bodega, o favor de vir deixar n'esta tipografia ou na rua 5. Pompeu, que será bem rescompensado."

Trem, do qual não se pode dizer, simplificando, à imitação de Gertrude Stein: **um trem é um trem, é um trem...**

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ALMANAQUE DO CEARÁ, de 1919. Tipografia Moderna, 1919.
TARIFAS E INSTRUCÇÕES REGULAMENTARES PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, BAGAGEM E MERCADORIAS, Tipografia Econômica, Fortaleza, 1886.
AZEVEDO, Jandira Carvalho de – *Histórico da R.V.C.*, Fortaleza, 1959.
BARROSO, Antônio Girão – *Alguns Poemas*, Edésio Editor Fortaleza, 1938.
BELLO, Júlio – *Memórias de um Senhor de Engenho*, José Olympio Editora, Rio, 1948.
CABRAL, Tomé – *Dicionário de Termos e Expressões Populares*, Imprensa Universitária, 1972.
CARVALHO, Jáder – Antologia de João Brígido, Terra de Sol, Fortaleza, 1969.
CORREIO DO CEARÁ – 20, 21 e 26 de agosto de 1915.
_____. Arquivos Bertrand Bons, Secretaria de Cultura e Desporto.
DIÁRIO DO CEARÁ, 17 de janeiro de 1926.
FREYRE, Gilberto – *Ingleses no Brasil*, José Olympio Editora, 1948.
MEMÓRIA, Octávio – *Origem da Viação Férrea Cearense*, Tip. Comercial, Fortaleza, 1923.
Oficio de 29 de outubro de 1883, n.º 1302, do Diretor da E.F.P.
O LIBERTADOR – 25 de fevereiro de 1890.
PINTO, Estevão – *História de uma Estrada de Ferro do Nordeste do Brasil*, José Olympio Editora, 1949.
RELATÓRIO DE 9 DE ABRIL DE 1921, de Henrique Couto Fernandes, Doc. in Arquivos da RFFSA, Ceará.
TEÓFILO, Rodolfo – *A Sedição de Juazeiro*, Terra de Sol, Fortaleza, 1969.