

O último apito do trem que passava por Acopiara

Por JB Serra e Gurgel (*)

Qual a cearense que não tem saudade do trem de ferro que ligava Fortaleza ao Crato e a Sobral? A saudade não é só dos ferroviários, dos passageiros, do comércio, da indústria e da agricultura? O trem que era recebido com festa em cada estação, recepcionado por moradores com aceno de mãos à margem da linha férrea. O trem que levava crianças e idosos, os nossos Raimundos de todos os nomes, joões, josés, Manueis, joaquins e marias de todas as espécies. O trem com os agentes e condutores elegantes, os maquinistas acionando o apito na chegada e na saída. O toque do sino. O trem que tinha um carro restaurante, que reunia a 1ª e 2ª classe, na hora da comida. O trem que levava alegria e deixava saudade. O trem que era o meio de transporte do pé chinelo e do ricaço. O trem que se espichou no Ceará com trilhos e dormentes fincados pelos flagelados famintos e sedentos nas secas do sec XIX.

O Ceará chegou atrasado a ferrovia que surgiu na Inglaterra em 1825, ligando Stokton a Darlington. O Brasil também. A ferrovia surgiria em 1864, com a inauguração da ferrovia que ligava a praia da Estrela, hoje Magé, na Baía de Guanabara, a Raiz da Serra em Petropolis, feita pelo Barão de Mauá, com seu dinheiro. Dom Pedro II recusou cortar a fita.

Para se ter uma dimensão do trem recomendo assistir o documentário “O ultimo apito”, de Aderbal Nogueira, que me enviou Pereira Lima, agente da estação em Acopiara, Iguatu, Amaro Cavalcante, J.Nogueira, Pacatuba e Otávio Bonfim, que hoje mora em Fortaleza e que ainda guarda em sua casa o telégrafo que usava na estação para se comunicar, em Morse, com seus colegas chefes de estação, em rede interna, precursora da intranet, atual. Diz Wilson Ibiapana que num pega entre a internet e o Morse que é do século XVIII, o Morse ganha. O filme é emocionante, cortante, pungente. Narra o assassinato do trem no Ceará, transformado em instrumento de pobreza e retrocesso, em nome dos estradeiros, dos empresarios e ônibus e caminhões e da visão de avestruz dos governos. Os depoimentos de Assis Lima e Hamilton Pereira são ricos.

Em 1870, o senador Tomas Pompeu de Sousa Brasil, o Barão da Ibiapaba (Joaquim da Cunha Freire) o Barão de Aquiraz (Gonçalo Batista Vieira), o ingles Henrique Brocklehurst e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante constituíram a empresa Estrada de Ferro de Baturité-EFB, com objetivo de ligar Fortaleza a Pacatuba e Maranguape, a fim de escoar a produção agrícola, com bitola de 1 metro, declividade máxima de 0 m, 020 e o rádio mínimo de 130 metros.

Em 1872, em 20 de jan, as obras foram iniciadas Os trilhos vieram de Liverpool, e em 14 set de 1873 foi inaugurado o seu primeiro trecho de 7,2 km de Fortaleza a Arronches, hoje Parangaba. Em 1875 chegou a Maracanaú, em 1876 a Pacatuba.

Em 1877, a Grande Seca que matou 500 mil flagelados no Nordeste, enterrou 118.900 no Ceará e outros 50 mil fora embora. Em 1º de jul 1978, já com 40,816 quilômetros de linhas, o governo imperial entrou na EFB para estica-la até Baturité. Com as secas brabas de 1877 e 1878 – quando 50 mil flagelados se alistaram nas frentes de trabalho da ferrovia, foram inauguradas as estações de Bahu, Canafistula e Cânoas (Aracoiaba) alcançando 91,065 km, chegando a Baturité em 2 de fev de 1882 e em 7 de set de 1891a Quixadá, com 187,7 km, em 4 de ago de 1894 a de Quixeramobim, com 235,187 km.

Em 1898, a EFB foi arrendada ao engenheiro Alfredo Novus, que assumiu o

compromisso de levá-la até Humaitá, hoje Senador Pompeu, o que aconteceu em 14 de jul de 1900, com 287,299 km. O Brasil já se transformara em República dos Estados Unidos do Brasil. Depois expandiu para Girau e Contendas. Até aqui, foram 326,983 km que custaram 15.955:000 \$, 15mil contos de reis, ou cerca de 54:000\$ ou 54 mil réis por km. Até 1906, o governo o governo da Uniao teria investido no empreendimento 2.126:996\$231. O Sr. Novus foi até Miguel Calmon hoje Ibicuã, em 1908.

Em 1909, foi criada a Rede Viação Cearense que incorporou a EFB que incorporou a EFB e a Estrada de Ferro de Sobral, em 1910, a RVC foi arrendada a South America Railway Construction Company Limited, alcançando Acopiara, em 1908, Quincoê, em 1909, Iguatu, em 1910. A partir de Iguatu, ainda em 1910, tentaram implantar ramais para Jaguaribe, Orós e Caríus. A de Orós para servir de suporte à construção do açude. Mas tais ramais foram desativados. E houve disputa pelo traçado da linha entre na direção Sul se passaria por Iguatu ou Icó.

Em 1915 o governo federal reassumiu o comando da RVC, mas foi ano de seca feroz e magotes de flagelados foram, de graça, dali para Fortaleza. Os que ficaram foram para a frente de trabalho da RVC e que levaram a ferrovia.

Em 1916, para o Cedro, em 1917, para Aurora, em 1920, para Lavras da Mangabeira, em 1925, para Missão Velha.

Em 1926, o Presidente Artur Bernardes comunicou ao padre Cicero que os trilhos estavam chegando a Juazeiro e Crato que aguardou por 44 anos.

Em 1926 o Presidente eleito Washington Luis, que acabou deposto, visitou o Nordeste e de trem foi até Iguatu.

Em 1933, foi a vez de Getulio Vargas que entrou em Iguatu, de trem.

Em 1949, as marias fumaças começaram a ser aposentadas, processo concluído em 1963, sendo substituídas por maquinas a diesel.

Em 1951, inaugurou o Expresso Cariri que saia de Fortaleza as 4,15 e chegava a 22 horas ao Crato. No dia seguinte, saia do Crato as 4,15 e chegava a Fortaleza as 22 horas. Até então, a viagem tinha pernoite em Iguatu, nos dois sentidos, com o trem que partia do Crato ou Fortaleza, 1957, foi criada a RFFSA que assumiu o controle da RVC. Em 1973, partiu de fortaleza o trem do buriti ligando Fortaleza a Terezina. Em 1975, partiu de Fortaleza para o Recife o trem asa branca. Em 1984, foi criado a CBTU que ficou com os trens. Em 1988, acabou se o trem. Os estradeiros e os rodoviários ganhara a batalha. O Brasil perdeu o trem que moldou o interior do Ceará, de Fortaleza a Crato e de Fortaleza a Sobral, e seus ramais. Nas oficinas, montanhas de ferro velho, nas estações, escombros. Na memória do sertão, a saudade.

* JB Serra e Gurgel (Acopiara), jornalista e escritor.