

Organizador
Carlos Augusto Pereira dos Santos

História Social da Estrada de Ferro de Sobral Ramal Camocim-Sobral (1877-1977)



Editora
**SER
TÃO
CULT**



Carlos Augusto Pereira dos Santos

Professor Adjunto do Curso de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA. Graduado em Estudos Sociais e História pela UVA (1990 e 2015). Mestre em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ (2000) e Doutor em História do Norte e Nordeste do Brasil pela Universidade Federal de Pernambuco-UFPE (2008), pós-doutor em Estudos Culturais do Programa Avançado de Cultura Contemporânea PACC/UFRJ (2016).

Autor de vários livros pela Editora Sertão Cult, especialmente nas temáticas do cotidiano, cultura, história do trabalho e trabalhadores, dentre eles **Correio da Semana**: um jornal centenário (1918-2018); **Páginas Republicanas**; **Histórias Daqui e Dali**: Religiosidade, Culturas, Políticas e Literatura; **História do Brasil em aulas performáticas** – Império e República; **A República também é aqui** – Estudos e reflexões sobre História local (Ceará Republicano); **Lives: mundo do trabalho na pandemia**; **Uruoca**: Pessoas, lugares e histórias; **O Parlamento Camocinense**: Fatos históricos 1879-2019; **Camocim de porto de alma**: história e cotidiano; **História Política de Camocim**, vols.1 e 2.

É membro do Coletivo de Historiadores e Professores de História de Camocim.

História Social da Estrada de Ferro de Sobral

**Ramal Camocim-Sobral
(1877-1977)**



★ **Organizador**
Carlos Augusto Pereira dos Santos

História Social da Estrada de Ferro de Sobral Ramal Camocim-Sobral (1877-1977)

SOBRAL

2025

Editora

**SER
TÃO
CULT**

História Social da Estrada de Ferro de Sobral- Ramal Camocim-Sobral (1877-1977)

© 2025 copyright by: Carlos Augusto Pereira dos Santos (org).

Impresso no Brasil/Printed in Brazil



Editora
**SER
TÃO
CULT**

Rua Maria da Conceição P. de Azevedo, 1138

Renato Parente - Sobral - CE

(88) 3614.8748 / Celular (88) 9 9784.2222

contato@editorasertaocult.com.br

sertaocult@gmail.com

www.editorasertaocult.com.br

Coordenação Editorial e Projeto Gráfico

Marco Antonio Machado

Coordenação do Conselho Editorial

Antonio Jerfson Lins de Freitas

Conselho Editorial

Ana Carolina Eiras Coelho Soares (Universidade Federal de Goiás)

Antonio Iramar Miranda Barros (Secretaria da Educação Básica do Ceará – SEDUC)

Cícero João da Costa Filho (Doutor pela Universidade de São Paulo)

Francisco Dênis Melo (Universidade Estadual Vale do Acaraú)

Geranilde Costa e Silva (Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira)

Gilberto Gilvan Souza Oliveira (Universidade Federal do Ceará)

João Batista Teófilo Silva (Universidade do Estado de Minas Gerais)

Juliana Magalhães Linhares (Centro Universitário Inta – UNINTA)

Telma Bessa Sales (Universidade Estadual Vale do Acaraú)

Valéria Aparecida Alves (Universidade Estadual do Ceará)

Revisão

Danilo Ribeiro Barahuna

Imagens da capa

Estação Ferroviária de Camocim. 2025. Óleo sobre tela. 120cm x 80cm. Eglauher Lima

Estação Ferroviária de Sobral. 2025. Óleo sobre tela. 120cm x80cm. Eglauher Lima

Diagramação e Capa

João Batista Rodrigues Neto

Catálogo

Leolgh Lima da Silva - CRB3/967

H673 História Social da Estrada de Ferro de Sobral: Ramal Camocim- Sobral (1877-1977) ./ Organizado por Carlos Augusto Pereira dos Santos. - Sobral, CE: Sertão Cult, 2025.

288p.

ISBN: 978-65-5421-255-7 - E-book em pdf

ISBN: 978-65-5421-254-0 - papel

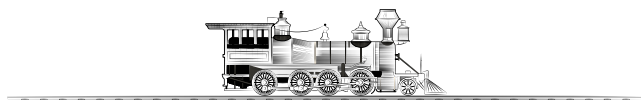
Doi: 10.35260/54212557-2025

1. História do Ceará. 2. Ferrovias. 3. Camocim, CE. 4. Sobral, CE.

I. Santos, Carlos Augusto Pereira dos. II. Título

CDD 981.31

385.0981 FERROVIAS NO BRASIL



Sumário

Prefácio	7
-----------------------	----------

CAMOCIM

Camocim: uma estação à beira-mar	13
---	-----------

Carlos Augusto Pereira dos Santos

GRANJA

Sobre os trilhos e memórias: Estação Ferroviária de Granja-CE (1880 a 1970)	49
--	-----------

Débora Magalhães Araújo

ANGICA - MARTINÓPOLE

Da velha Angica a Martinópolis: uma cidade à beira dos trilhos	97
---	-----------

Carlos Augusto Pereira dos Santos

RIACHÃO - URUOCA

Uruoca: uma cidade que nasce às margens da ferrovia.....	119
---	------------

Carlos Augusto Pereira dos Santos

PITOMBEIRAS - SENADOR SÁ

Explicações iniciais.....	131
----------------------------------	------------

O derradeiro horário: o trem e as memórias ferroviárias em Senador Sá-CE (1880-1977).....	135
--	------------

Alice Freire de Mesquita

MASSAPÊ

Do alvorecer ao soar da sineta: fragmentos memoriais da estação ferroviária de Massapê-CE 201

Pedro Dias do Livramento

SOBRAL

A importância da Estrada de Ferro de Sobral (E.F.S) na construção da identidade dos moradores do bairro Alto do Cristo 235

Elita Pires Lopes



Prefácio

Por quantos trilhos e trilhas é possível contar uma história? Muitos, sem dúvida, e alguns deles estão reunidos na obra “História Social da Estrada de Ferro de Sobral – Ramal Sobral-Camocim (1877-1977)”, organizada pelo professor e historiador Carlos Augusto Pereira dos Santos. Seu livro se firma como uma contribuição fundamental para compreensão da história ferroviária do Ceará e do Brasil. Longe de ser apenas um relato de engenharia ou economia sobre a construção e o funcionamento da ferrovia no norte cearense, a obra convida o leitor a um mergulho profundo nas dimensões sociais, culturais e simbólicas que se entrelaçam aos trilhos e às estações desse importante ramal.

O Ramal Sobral-Camocim, ativo por um século (1877-1977), não foi apenas uma linha férrea; foi o eixo central de vastas transformações. Ele protagonizou o desenvolvimento urbano, moldou comunidades de trabalhadores e garantiu a integração econômica vital entre o litoral e o sertão. Durante sua operação, a ferrovia gravou marcas profundas na paisagem e nos costumes, redefinindo os modos de vida em inúmeras localidades do norte cearense

Ao longo de seus capítulos, a obra realiza um mergulho profundo na dimensão social, desvendando o cotidiano e os múltiplos componentes da vida ferroviária. O estudo abrange desde a materialidade das linhas e estações até a dinâmica das oficinas mecânicas, dedicando atenção especial ao universo dos trabalhadores — englobando operários, maquinistas, engenheiros, manobristas e outros, a militância política e a efervescência cultural nos municípios onde a ferrovia atravessava. Sua estrutura é organizada pelas principais paradas do trajeto — Camocim, Granja, Angica/Martinópolis, Riachão/Uruoca, Pitombeiras/Senador Sá, Massapê e Sobral — conduzindo o leitor por uma rica viagem histórica onde cada estação revela um aspecto único da experiência desse importante ramal

A obra desvenda o significado de cada parada. Em Camocim, encontramos o vigor do porto e das oficinas, o fervor dos movimentos grevistas e da militância política, permeado pela narrativa das memórias dos ferroviários. A seguir, Granja destaca-se pela relevância da ferrovia em seu processo de emancipação e nas transformações sociais locais. Angica/Martinópolis e Riachão/Uruoca revelam como a chegada dos trilhos converteu pequenas comunidades em pontos vitais de integração regional. Em Pitombeiras/Senador Sá, temos a memória urbana e o papel da estação na constituição da identidade local. Massapê, por sua vez, emerge como um centro de dinamismo econômico, fundamental para o escoamento da produção agrícola. Por fim, em Sobral, a estrada de ferro se consolida como símbolo de modernidade, motor da urbanização e uma fonte perene de inspiração para pesquisadores, poetas, historiadores e artistas.

Ao percorrer essas estações, o leitor é convidado a revisitar mais que um meio de transporte: a obra é um universo de relações sociais, lutas políticas, práticas de trabalho e ricas expressões culturais. Para construir essa narrativa, a obra se apoia em um vasto e meticuloso acervo, que inclui documentos oficiais, cartas, registros iconográficos e, de forma fundamental, a História Oral. Esta última, com depoimentos de ex-ferroviários e moradores que vivenciaram a chegada, o apogeu e a desativação do trem, compõe um mosaico vívido da vida tecida em torno dos trilhos.

A relevância desta obra reside em sua dupla contribuição: de um lado, preserva a memória de um patrimônio que deixou sua marca em gerações; de outro, fornece ferramentas para compreender, de forma crítica, os processos de modernização, resistência e luta social que permearam a história da ferrovia no norte cearense. Ao valorizar as narrativas das comunidades ferroviárias, dando-lhes voz, o livro estabelece que a história social da ferrovia é, em essência, a história de vida dos sujeitos que a construíram, nela trabalharam e a guardam como um legado vivo.

Que este percurso pelas estações do Ramal Sobral-Camocim seja, para cada leitor, uma viagem de reconhecimento e de ressignificação do passado, lembrando-nos sempre de que os trilhos da memória permanecem vivos quando revisitados com afeto, rigor histórico e compromisso com a memória e preservação do patrimônio ferroviário brasileiro.

Alênio Carlos Noronha Alencar

Historiador e Gestor Cultural

Diretor do Museu Ferroviário Estação João Felipe

A João Miguel Pereira (*in memoriam*), meu avô materno, que em 1958 veio do Piauí fugindo da seca para ser “cassaco” em Camocim, trabalhando nos serviços de manutenção da linha férrea entre Camocim e Granja.

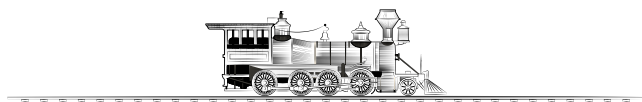
Para José Rodrigues (Zequinha), camocinense, maquinista do último trem de passageiros entre Sobral e Camocim, que nos deixou em 31/12/2025 para conduzir os trens celestiais...

Camocim

Figura 1 - Estação Ferroviária de Camocim. s/d.



Fonte: Instituto Histórico do Ceará.



Camocim: uma estação à beira-mar

Carlos Augusto Pereira dos Santos¹

Por quantos trilhos e trilhas se pode contar uma história? Embora possa ser um caminho já bastante trilhado por cronistas, memorialistas, historiadores, poetas e todos aqueles mais ou menos letrados, a temática ferroviária parece ser inesgotável. Ela se alimenta das memórias, das histórias, da nostalgia e do fascínio dos trens. Neste sentido, contar uma história sobre uma ferrovia, parece sempre conter algo novo, mesmo parecendo que já a ouvimos antes.

A Estrada de Ferro de Sobral já foi objeto de estudo de vários pesquisadores². Nós, por nosso turno, já enveredamos por ela outras vezes, tendo como foco a cidade de Camocim, nas obras *Entre o porto e a estação: cotidiano e cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-CE*, de 2014 e *A Nostalgia dos Apitos*, lançada em 2017.

1 Professor do Curso de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA.

2 Para uma panorâmica sobre a história das ferrovias do Ceará, ver: LIMA, Francisco de Assis de; PEREIRA, José Hamilton. *Estrada de ferro no Ceará*. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2007 e PEREIRA, José Hamilton; MUNIZ, Túlio. *Os descaminhos de Ferro do Brasil*, Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2011. Especificamente sobre a Estrada de Ferro de Sobral, a obra mais completa é: OLIVEIRA, André Frota de. *Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica e editora LTDA, 1994. Sobre a importância da ferrovia nas cidades de Sobral, Ipu e Ipueiras, ver especificamente: MONT'ALVERNE, Glória Giovana Saboya. *A Ferrovia e a Cidade*. Desafios da modernidade em Sobral (1870-1920); FILHO, Antonio Vitorino Farias. *O trem e a cidade*. Sobral-CE. Edições UVA/Sertão Cult, 2016 e SOUSA, Ana Paula Gaspar de; SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos; SENA, Patrícia de Fátima Melo Rodrigues; ANDRADE, Ronaldo Moreira (orgs.). *Escritos sobre a estação Ipueiras*. Sobral-CE: Editora Sertão Cult, 2020.

Antes de começar este texto, refletimos muito sobre qual seria o seu real início. Poderíamos partir das providências legais dos decretos imperiais de concessão da ferrovia ou pela cessão do terreno para construção da estação ferroviária, realizada pela família do comerciante Francisco Freire Napoleão e sua esposa, Maria da Glória Freire (*Gazeta do Norte*, 1880, p. 03), ou pelas parcas lembranças de minha mãe, que na seca de 1958 trabalhou em pequenos hotéis na praça da Estação. Ao recordar este tempo, ela abre um leve sorriso ao tentar descrever o breve zunzunzum da chegada do trem no fim da tarde.³

Por outro lado, poderia começar este esforço de memória com as nossas próprias lembranças de criança que ainda viu o trem chegar e partir ao final da década de 1970. No entanto, não seria melhor, agora como historiador, tentar captar o “histórico”, na rica produção poética do Padre Luís Ximenes? Coincidência, parte da nossa infância e adolescência transcorreram entre a rua do Egito (onde Pe. Ximenes, que tinha pai maquinista, nasceu e morou) e os muros da Estação, quando o ramal dava seus últimos suspiros. Quando entramos no curso de Estudos Sociais da Universidade Estadual Vale do Acaraú - UVA, em 1987, conhecemos a obra do padre ferroviário, cheia de lamentos pela desativação da linha férrea.

De alguma forma, estas possibilidades de inícios estarão contempladas ao longo desta escrita. Começaremos então, por um texto publicado no sítio eletrônico do Laboratório de Estudos de História dos Mundos do Trabalho (LEHMT) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), na seção *Lugares e Memória dos Trabalhadores*, cujo objetivo é identificar espaços que marcaram a história dos trabalhadores no Brasil.

Neste sentido, escrevemos nossa colaboração para o laboratório acima referido destacando a Estação Ferroviária de Camocim, entendendo-a como um espaço não somente do trabalho, mas de um tempo histórico determinado, que ainda hoje surge e ressurge nas conversas de calçadas entre os habitantes mais idosos de nosso município. Vejamos o texto:

3 Entrevista realizada com minha mãe, Maria Pereira dos Santos, doméstica, 80 anos, em 02 nov. 2022. Camocim-CE.

Menino da Rua do Egito em Camocim, filho de maquinista, morando à beira da linha, eu terminei ficando com o trem no sangue, como diz Rachel de Queiroz.

(Pe. Luís Ximenes, em Paixão Ferroviária, 1984).

A Estrada de Ferro de Sobral, no Ceará, funcionou por quase um século. Quando da seca de 1877, o Governo Imperial autorizou a análise da viabilidade da ferrovia, no sentido de socorrer os flagelados com postos de trabalho e minimizar a fome que assolava o território cearense. Além disso, a construção da ferrovia seria uma forma de ligar os sertões do norte da província ao porto de Camocim, considerado o de melhor navegabilidade no estado. Os estudos para a construção da estrada de ferro tiveram início em 1878. No ano seguinte, a 26 de março de 1879, realizou-se com solenidade de estilo, o assentamento do primeiro trilho da estrada de ferro em Camocim. Neste mesmo ano, Camocim passou à condição de município se emancipando de Granja. A inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro de Sobral, entre Camocim e Granja, numa extensão de 24,5 quilômetros, ocorreu no dia 15 de janeiro de 1881, dois anos após o início dos trabalhos.

Construída para ser o ponto inicial que interligava o Porto de Camocim à Sobral, a estação ferroviária apresenta traços da influência europeia no Brasil no que diz respeito às edificações ferroviárias erguidas durante o século XIX. Como se disse anteriormente, a chegada da ferrovia provocou imediatamente a mudança de status administrativo de Camocim alavancando as transações comerciais que já se faziam pelo porto, escoando a produção agropecuária do noroeste cearense. Em pouco tempo, estas atividades demandaram a chegada na cidade da Alfândega, do Banco do Brasil, dos Correios, entre outras repartições públicas e privadas.

A ferrovia para Camocim e região promoveu não somente a economia regional, mas, um interessante espaço para se compreender o mundo do trabalho naquela época. O complexo ferroviário, no auge de suas atividades, chegou a ter em média 800 trabalhadores entre a administração e o pessoal alocado nas oficinas de manutenção de trens. Estas oficinas foram importantes para a formação de várias categorias profissionais como mecânicos, torneiros, carpinteiros, ferreiros, dentre outras. A maioria destes trabalhadores era de Camocim e da região noroeste do estado. Grande parte dos ferroviários se estabeleceram em ruas próximas da estação e os funcionários mais graduados, como os engenheiros e agentes de estação, tinham moradia dentro do pátio de manobras de trens ainda hoje preservadas e habitadas por descendentes destes.

A presença de uma massa de trabalhadores na ferrovia e no porto acabou por despertar as ideologias políticas da época.

Com efeito, a cidade de Camocim foi a primeira do interior cearense a organizar uma célula comunista em 1928 e por conta de seu histórico de lutas na própria ferrovia, acabou por obter o epíteto de “Cidade Vermelha” na imprensa comunista. Por outro lado, o integralismo, embora em menor número, esteve presente entre os trabalhadores ferroviários no contexto da polarização ideológica dos anos 1930.

Um exemplo dessa militância pode ser observado no episódio que ficou conhecido como “A Rebelião da Ferrovia”. Entre novembro de 1949 e janeiro de 1950 uma greve de ferroviários tomou conta da cidade em um protesto contra o fechamento das oficinas de manutenção e a tentativa de transferir funcionários da ferrovia para outros locais. A greve ganhou ares de revolta popular, envolvendo várias categorias e lideranças sindicais. O leito da ferrovia foi interditado pela população com paus, pedras e caldeiras velhas evitando assim a saída dos trens. A tensão durante a rebelião foi muito intensa, a ponto de ser instalada uma espécie de sirene na Estação Ferroviária que era acionada para chamar os manifestantes a qualquer hora do dia quando se percebia algum movimento da direção da ferrovia em desobstruir a via férrea. As mulheres, muitas delas organizadas pela União Feminina Camocinense ligada ao Partido Comunista, tiveram uma participação particularmente significativa na greve e na rebelião popular.

Apenas a vinda de um representante do Ministro de Obras e Viação e do próprio Governador do Estado acalmou os ânimos. Em um grande comício, essas autoridades terminaram por atender ao clamor popular e as oficinas e os funcionários foram mantidos na cidade.

No entanto, o processo de desmonte do ramal ferroviário Camocim a Sobral se acelerou a partir de 1950. Os funcionários foram sendo paulatinamente transferidos para outras estações e praticamente não houve substituição do material rodante neste período até o fechamento do ramal.

Em 24 de agosto de 1977, o último trem partiu de Camocim rumo à Sobral, pondo fim a 96 anos de serviços prestados pela ferrovia à população da então zona norte do Ceará, e de muitas histórias do mundo do trabalho e dos trabalhadores da “estrada”. Hoje, tombada pelo patrimônio público estadual, a estação ferroviária sedia a Secretaria da Educação Municipal.

Figura 2 - Ferroviários em greve e população obstruem a ferrovia (Camocim), 1950



Fonte: Arquivo particular da Sra. Elda Aguiar (Camocim-CE).

Sem dúvida, a ferrovia, por onde passou, deixou rastros pela memória e pela história dos povos e dos lugares. É trabalho dos historiadores, portanto, compreender os vestígios desse passado ferroviário dentro do debate história *versus* memória. Às vezes estes vestígios chegam através da arte. Como nos diz Alecsandra Matias de Oliveira,

Os monumentos artísticos encontram-se carregados de historicidade e, principalmente, trazem uma áurea simbólica forte, capaz de unir a comunidade que os cercam. Nesse sentido, a reflexão direcionada a partir das relações da memória e da história torna-se um importante subsídio, na tarefa de elucidar algumas questões relativas à interação entre arte e memória (2009, p. 7).

Deste modo, o artista plástico camocinense Eduardo Souza, utilizou-se de sua arte para reviver essa memória ferroviária esquecida, plasticamente. De tanto explorar a temática, resolveu realizar uma exposição onde não somente seus quadros trouxeram de volta os trens que se foram, mas quadros, objetos, depoimentos e recordações funcionaram como um registro estético, onde as memórias de ex-ferroviários, artistas e habitantes do lugar se misturaram a uma narrativa visual que explorou reminiscências do “tempo do trem”.

Ainda embalado e inspirado por tudo que vimos na exposição denominada “Telas e Trilhos”, escrevemos um pequeno texto, publicado no dia seguinte ao evento:

Quarta-feira, 22 de julho de 2015.

EXPOSIÇÃO “TELAS E TRILHOS” DE EDUARDO SOUZA, TRAZ O TREM DE VOLTA À CAMOCIM

Camocim reviveu no último sábado (18) a volta dos trens. Ferroviários, artistas plásticos, escritores, músicos, atores amadores, historiadores e até políticos estiveram na Estação Ferroviária para rever os antigos trens que ligaram nossa cidade a várias outras, saindo daqui indo até à capital e aos sertões de Crateús.

Não foi preciso comprar bilhetes para ir a algum lugar. Tudo está ali pelas mãos, tintas, pincéis e talento do artista plástico Eduardo Souza. Desta forma, uma exposição temática conseguiu transportar-nos para o passado e trazer para o presente, materializado em cada tela, os vagões das nossas lembranças, das histórias de cada um com os trens.

O diferencial da exposição em tela foi o sentido coletivo que a mesma encerrou, o que mostra a força da arte e da cultura. Quem foi à antiga gare viu não somente a disposição de quadros pintados pelas mãos hábeis do artista, ou de maquetes de locomotivas, exemplares de trilhos e dormentes, além de outras peças. Mas, pode ouvir boa música com temática ferroviária, artistas representando, e ex-ferroviários emocionados sendo homenageados. Além das telas, fotografias dos operários da estrada de ferro e depoimentos sobre suas experiências de trabalho.

A exposição serviu e deve servir também como um grito na luta pela reconquista do espaço da estação como centro cultural e preservação da nossa história, posto que, atualmente, boa parte da antiga gare está ocupada por boxes das repartições federais do INSS e da Receita Federal. Que a sensibilidade política possa ser aliada da artística e possamos dar àquele espaço, permanentemente, um destino mais digno, digamos, culturalmente. O trem voltou, não como promessa política ou meio de transporte. No sábado, o espaço onde o trem dormia despertou de repente e ficou repleto de gente e arte. A gare que já foi do trem pode ser nossa sala de visita para mostrarmos aos outros a riqueza do passado, os talentos do presente e a perspectiva de futuro.⁴

A velha gare da estação de Camocim naquela noite regurgitou de gente. Não para esperar um trem quase sempre atrasado, mas para homenagear os trabalhadores da ferrovia. Neste sentido, o artista plástico Eduardo Souza, preparou uma singela homenagem para todos aqueles que colaboraram para a elaboração do seu trabalho artístico.

No meio de toda a parafernália organizada de quadros, pedaços de trilhos, trens em miniatura, bilhetes de passagem, peças de vestuário e fotografias, nos deparamos com um conjunto de memórias de ex-ferroviários, emolduradas pelo artista em pequenos quadros, que revelam muito mais do que a lembrança de um tempo passado. Para o historiador social, estas fontes são como uma luz para vislumbrarmos o mundo do trabalho daqueles homens que vivenciaram uma vida toda de labuta e que agora descansam. Impossível não captar o marejar dos olhos daqueles personagens tendo seu passado revisitado. Mas, o que diziam aqueles fragmentos de memórias? Reproduzimos aqui algumas delas?

⁴ Quarta-feira, 22 de julho de 2015. EXPOSIÇÃO “TELAS E TRILHOS” DE EDUARDO SOUZA, TRAZ O TREM DE VOLTA À CAMOCIM. Disponível em: <https://camocimpotedehistorias.blogspot.com/2015/07/exposicao-telas-e-trilhos-de-eduardo.html>. Acesso em: 28 ago. 2024.

TRECHOS DE ENTREVISTAS DE EX-FERROVIÁRIOS DE CAMOCIM

“Iniciei em 1951. Na época entrei pra ferrovia como auxiliar nas oficinas e depois passei a ser maquinista. Nas oficinas eu desmontava e montava a locomotiva peça por peça. Eu como maquinista era muito dedicado no meu trabalho, por isso hoje sinto muita saudades daquela época.”

Francisco Xavier de Souza. (Sr Mano), ferroviário aposentado.

“Sinto saudades daquela época venturosa, do trabalho cotidiano, árduo, sem dúvida, todavia extremamente prazeroso, no ter, na cadência ritmada e do apito plangente da velha Maria Fumaça, bem como de vários colegas. A maioria, pela marcha inexorável do tempo, certamente já entregou a alma a Nosso Senhor.”

José Ferreira dos Santos, conhecido como “José do Santos”, ferroviário aposentado.

“Iniciei em 1952. A minha função era supervisor de administração. Naquela época era bom, trabalhei na RVC, e depois passei para a RFFSA. Trabalhei dedicado no que eu gostava de fazer. Nunca faltei a um dia de serviço. Também hoje tenho saudades daquela turma da época.”

Francisco Moreira Lima, ferroviário aposentado.

“Iniciei em 1957 como conservador de linha, era um serviço muito pesado, cavando chão, carregando trilhos e dormentes, sem falar que tinha a ronda. À noite a gente saía daqui com uma lanterna até os “quilômetros”, verificando algumas irregularidades nas linhas, focando com a lanterna. Eu gostava do serviço da ferrovia, apesar de ser pesado, mesmo assim eu gostava, hoje sinto muitas saudades, chego até sonhar trabalhando.”

Raimundo Nonato de Araújo Mesquita, (Nonato Mesquita), ferroviário aposentado.

“Iniciei na ferrovia em 1946, minha função era guarda-freios. O trem vinha em movimento e no momento de frear, nós éramos avisados com dois apitos. Gostei de trabalhar na ferrovia, era muito bom, só em saber que tínhamos um emprego certo e seguro, nós éramos como se fosse irmãos, também sinto saudades.”

Manoel Canafistula, ferroviário aposentado.

“Iniciei no dia 5 de setembro de 1957, trabalhando no pesado mesmo, depois fui carpinteiro pela RFFSA era classificado como artífice de obra, não gostava do serviço, mas tínhamos que gostar porque era o jeito mesmo assim hoje tem momentos que bate uma saudade daqueles amigos que lá ficaram.”

Sr Juvenil Ferreira Gomes, ferroviário aposentado.

“Iniciei em 1957 como conservador de linha. O serviço da ferrovia era muito pesado, mas nós tínhamos que se acostumar com o serviço, porque nós imaginava nos direito da gente, que um dia a gente estaria aposentado.”

Gerardo Aldo Rosalino, (Seu Aldo), ferroviário aposentado.

“Entre na ferrovia como conservador de linha. O serviço ferroviário era duro, o bom era quando a gente recebia o pagamento direito, tanto fazia na Estação, como onde nós estivéssemos, no campo nós recebíamos lá mesmo. Também sinto saudades daquela época.”

Francisco Fausto Siqueira (Chico Serafim), ferroviário aposentado.

“Trabalhei desde o tempo da RVC. Minha função era lubrificar, fazia os serviços de lubrificação dos carros, vagões e troleis. Eu gostava do serviço porque era digno.”

Pedro Ferreira da Silva, ferroviário aposentado.

“Quando iniciei em julho de 1962, minha função era telegrafista, e depois passei a ser gerente comercial, onde vim me aposentar em 1995, sou da quarta geração. Muitas saudades daquela época, e se renascesse hoje seria ferroviário. Que saudades.”

Antonio Marques de Oliveira, ferroviário aposentado.

“Iniciei na RVC, Rede Viação Cearense no dia primeiro de março de 1950, meu primeiro trabalho foi como telegrafista, e depois passei a ser condutor de trem, na época era máquina a vapor e posteriormente veio a máquina a diesel, depois fui trabalhar nos correios até me aposentar. Há lembranças daqueles amigos que lá ficaram, sinto saudades daquele tempo.”

Arcelino de Oliveira Neto, ferroviário aposentado.

“Iniciei em 1957, no departamento de mecânica, ou seja, M.C.V, quer dizer manutenção de carros e vagões. Toda vez chegava os horários, era feita a revisão dos carros por nós. Quando descarrilhava uma composição, nós éramos o socorro, podia ser qualquer hora, tanto de noite como de dia. Muitas vezes nós estávamos em nossas casas, quando vinha o chamado e nós íamos. Mas enfim tudo acabou e hoje só nos restam muitas saudades daquele tempo e dos amigos que lá ficaram.”

Olímpio Medeiros Magalhães, ferroviário aposentado.

“Eu iniciei na ferrovia em julho de 1950, até outubro de 1964, quando comecei aqui em Camocim, foi como conferente e depois fui para Sobral, onde lá fui agente e me aposentei como inspetor. Hoje eu sinto um pouco de saudades daquele tempo dos velhos amigos.”

Francisco de Paulo Soeiro, (Sr Soeiro), ferroviário aposentado.

“Comecei em abril de 1952, como vigia. Depois fui agente substituto ao agente Vicente Lima. Depois trabalhei como bagageiro e logo mais passei a ser agente de trem, ou seja, condutor de trem, até me aposentar. Todas as funções eu gostei, pra mim foi uma alegria, e dos amigos que lá ficaram.

Manoel Fonseca Pereira. (Manoel Luciano) ⁵

No momento em que escrevemos este texto, nove anos depois, alguns destes ferroviários faleceram.⁶ Neste sentido, o trabalho realizado pelo artista plástico Eduardo Souza se reveste de maior importância, posto que registrou, através da oralidade, as impressões destes trabalhadores diante daquele exercício de relembrar.

5 Depoimentos colhidos por Eduardo Souza e expostos na *Exposição Telas e Trilhos*. 2015. Estação Ferroviária de Camocim-CE. No mesmo ano a referida exposição foi apresentada no Sobral Shopping, em Sobral-CE.

6 Francisco Xavier de Souza (Sr. Mano); Arcelino de Oliveira Neto; Olímpio Medeiros Magalhães e Manoel Fonseca Pereira (Manoel Luciano), faleceram nesse hiato de tempo.

Figura 3 - Eduardo Souza, Sr. Nonato Mesquita e o Sr. Olímpio Magalhães



Fonte: Exposição Telas e Trilhos (Camocim-CE, 2015).

Como dissemos anteriormente, não é somente registrar memórias. Nestes pequenos fragmentos, o historiador pode se debruçar sobre a variedade de trabalho que requer o funcionamento de uma ferrovia: condutores de trens, auxiliares de oficinas, maquinistas, supervisores guarda-freios, carpinteiros, artífices de obras, mecânicos, telegrafistas, gerentes comerciais, conferentes, agentes, inspetores, vigias, bagageiros, só para ficar nas funções dos ferroviários entrevistados. Independentemente do trabalho exercido, em todos os casos, percebemos a nostalgia do tempo de ferroviário, tanto da função exercida, quanto dos companheiros de jornada.

O tom nostálgico das lembranças se misturam ao recordar do “serviço pesado” que era manter a ferrovia em funcionamento. Aliás, só recentemente, a historiografia vem lançando seu olhar para os trabalhadores de manutenção de linhas.⁷

⁷ Há uma significativa gama de trabalhos sobre ferroviários que tratam da temática da conservação das linhas. Com relação ao Ceará e, mais especificamente, a Estrada de Ferro de Sobral, vale destacar os recentes trabalhos da historiadora Jaciara Azevedo Rodrigues: *Saindo dos trilhos: tramas e traumas do trabalho ferroviário em Reriutaba-CE* (1980-1997). *Rev. Hist. UEG - Morrinhos*, v. 13, n. 1, e-312413, jan./jun. 2024, p. 1-18; *Entre estratégias e táticas: memórias do cotidiano dos ferroviários no Ceará* (1985-1996). 32º *Simpósio Nacional de História*. 16 a 21 julho de 2023, São Luís-MA; *Duvido isso o documento contar: práticas cotidianas na via permanente* (1976-1996). *Revista Historiar*. ISSN: 2176-

Quase sempre, os estudos eram voltados apenas para a história das ferrovias, sua inserção no mundo capitalista ou mesmo um certo *glamour* exercido pelo vai e vem dos trens no contexto da modernidade ou dos modernismos.

Neste sentido, as falas dos ferroviários em Camocim expressam este misto de dureza e nostalgia, mesmo porque, trabalhar na ferrovia ou no porto eram os dois principais campos de trabalho nas primeiras décadas do século XX. Vale a pena repetir os testemunhos:

Iniciei em 1957 como conservador de linha, era um serviço muito pesado, cavando chão, carregando trilhos e dormentes, sem falar que tinha a ronda. [...]. Eu gostava do serviço da ferrovia, apesar de ser pesado, mesmo assim eu gostava, hoje sinto muitas saudades, chego até sonhar trabalhando (*Raimundo Nonato de Araújo Mesquita*, “Nonato Mesquita”).

Iniciei no dia 5 de setembro de 1957, trabalhando no pesado mesmo, depois fui carpinteiro pela RFFSA (*Sr. Juvenil Ferreira Gomes*).

Iniciei em 1957 como conservador de linha. O serviço da ferrovia era muito pesado, mas nós tínhamos que se acostumar com o serviço, porque nós imaginava nos direito da gente, que um dia a gente estaria aposentado (*Gerardo Aldo Rosalino*, “Seu Aldo”).

Entrei na ferrovia como conservador de linha. O serviço ferroviário era duro, o bom era quando a gente recebia o pagamento direito, tanto fazia na Estação, como onde nós estivéssemos, no campo nós recebíamos lá mesmo. Também sinto saudades daquela época (*Francisco Fausto Siqueira* “Chico Serafim”).

[...] Quando descarrilhava uma composição, nós éramos o socorro, podia ser qualquer hora, tanto de noite como de dia. Muitas vezes nós estávamos em nossas casas, quando vinha o chamado e nós íamos (*Olímpio Medeiros Magalhães*).

Ser um ferroviário era uma espécie de privilégio, pois, além de pertencer a uma categoria que “pagava bem”, era possível uma ascensão funcional.

3267.Vol. 15 | Nº. 29 | Jun./Dez. de 2023, p. 28-47 e *Memórias dos mundos do trabalho dos ferroviários no Ceará* (1974-1996). Mestrado (UECE), 2023.

Os homens de “mãos calejadas” que quase sempre entravam para o serviço de manutenção dos trens através do exame de suas mãos com a calosidade dos duros trabalhos exercidos em outras funções, podiam, com o tempo, ascender a outras categorias profissionais dentro do quadro da ferrovia, como podemos verificar a partir da leitura dos depoimentos acima dos senhores Francisco Xavier de Souza; Juvenil Ferreira Gomes; Antonio Marques de Oliveira; Francisco de Paulo Soeiro e Manoel Fonseca Pereira (Manoel Luciano).

Apesar do trabalho pesado da ferrovia, representado pelo serviço de manutenção de trens, ser admitido na “Estrada de Ferro” era o sonho de muitos jovens camocinenses em idade de ingresso no mercado de trabalho, de pais de família desempregados e até de mulheres. Com efeito, desde o início do funcionamento da ferrovia, em 1881, até meados da década de 1950, a Estrada de Ferro de Sobral era a principal fonte empregadora do município, absorvendo tanto mão de obra fixa quanto sazonal, notadamente em tempos de seca.

Mesmo que a sua construção no final do século XIX tenha sido muito criticada, pelo volume de recursos investidos, a ponto de que fosse considerada uma “gargalhada de escárnio modulada em escala ascendente, desde Camocim até Sobral” (Bezerra, 1965, p. 64), a sua desativação, quase um século depois, em 1977, por sua vez, provocou seus efeitos, em virtude de sua importância econômica e regional. “Com a ausência do trem, de declínio em declínio Camocim foi ficando malograda e, como diz o poeta, terminou como pau sem raiz” (Ximenes, 1984, p. 194).

Cabe ao historiador, portanto, recuperar minimamente as experiências, as vivências que aconteceram nesse lapso de tempo. Como já dito, juntamente com o porto, a ferrovia formava um contexto de práticas em torno do mundo do trabalho muito significativas. Não à toa, antes mesmo que os ventos trouxessem os ecos das revoluções socialistas, ou mesmo que a mensagem de organização do operariado viesse na forma de partidos políticos, os trabalhadores camocinenses já eram objeto de atenção dos jornais, como publicou o jornal sobralense *A Luta* em 1914, na coluna *Pelos Municípios*, veiculada na página 03:

Editora

**SER
TÃO
CULT**

Este livro foi composto em fonte Minion Pro, impresso no formato
16 x 23 cm em offset 75 g/m², com 288 páginas e em e-book formato pdf.
Novembro de 2025.

**Saiba como adquirir o livro
completo no site da SertãoCult**

www.editorasertaocult.com.br

Editora

**SER
TÃO
CULT**

“História Social da Estrada de Ferro de Sobral: Ramal Camocim-Sobral (1877-1977)” é um convite irrecusável para uma viagem no tempo, muito além dos trilhos. Organizada por Carlos Augusto Pereira dos Santos, esta obra monumental desvenda o século em que a Estrada de Ferro de Sobral foi o motor vital de transformações profundas no Norte do Ceará. Você descobrirá como a ferrovia impulsionou o desenvolvimento urbano, integrou o litoral ao sertão e moldou a identidade de cidades como Camocim, Granja e Sobral. Mergulhe em narrativas que revelam as dimensões sociais, culturais e políticas da vida ferroviária: das lutas de operários e movimentos grevistas à nostalgia com o último apito do trem. Esta é uma contribuição fundamental para a história cearense, preservando, por meio de um vasto acervo e depoimentos, um legado vivo que pulsa nas estações e nas lembranças de gerações.



ISBN 978-655421254-0



9

786554

212540

Editora

SERTÃO CULT

Edição