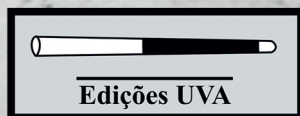


Carlos Augusto Pereira dos Santos

A Nostalgia dos Apitos

A Estrada de Ferro de Sobral. Quarenta anos depois da partida do último trem de Camocim-CE. (1977-2017).



Edições UVA



Carlos Augusto Pereira dos Santos

A nostalgia dos apitos

A Estrada de Ferro de Sobral. Quarenta anos depois da partida do último trem de Camocim-CE. (1977-2017).



Sobral/CE

2017

© 2017 Copyright by Carlos Augusto Pereira dos Santos

Impresso no Brasil / Printed in Brazil

Efetuada depósito legal na Biblioteca Nacional

Edições UVA/ Global Gráfica

Endereço: Av. da Universidade, 850. Betânia Sobral – Ceará. CEP: 62044-240.

CEP: - Tel: (88) 3611-6613

E-mail: imprensa.universitaria@uvanet.br

Conselho Editorial da Universidade Estadual Vale do Acaraú - UVA

Maria do Socorro de Araújo Dias
Izabelle Mont'Alverne Napoleão Albuquerque
Maria Somália Sales Viana
Maristela Inês Osawa Vasconcelos
Simone Ferreira Diniz
Claudia Goulart de Abreu
Maria Adelane Monteiro da Silva
Amélia Carneiro Bezerra
Raquel Oliveira dos Santos Fontinele
Eneas Rei Leite

Ana Iris Tomaz Teixeira
Renata Albuquerque Lima
Alexandra Maria de Castro e Santos Araújo
Israel Rocha Brandão
Maria José Araújo Souza
Francisco Helder Almeida Rodrigues
Tito Barros Leal de Pontes Medeiros
Virgínia Célia Cavalcante de Holanda
Carlos Augusto Pereira dos Santos

Diagramação e Capa

Júnior Faustino

Foto da Capa

Locomotiva 611 - Acervo: Assis Lima

Realização

Prefeitura Municipal de Camocim

Bibliotecário Responsável: Neto Ramos CRB 3/1374

S233n Santos, Carlos Augusto Pereira dos

A nostalgia dos apitos: a estrada de ferro de Sobral. Quarenta anos depois da partida do último trem de Camocim-CE. (1977-2017) [recurso eletrônico] / Carlos Augusto Pereira dos Santos. - 1. ed.. - Sobral: Edições UVA; Global Gráfica, 2017.

113 p.

ISBN.: 978-85-9539-007-2

1. Camocim. 2. Estrada de ferro de Sobral. 3. História local. 4. Memória. I. Título.

CDD 981.31

SUMÁRIO

1. A Nostalgia dos Apitos: Paisagem Sonora de Camocim-CE.....	7
2. Entre o Porto e a Estação: a nostalgia dos apitos.....	13
3. A Estrada de Ferro de Sobral – textos e documentos.....	19
4. A Estrada de Ferro de Sobral no blog “Camocim Pote de Histórias”	49
5. Ferrovia em forma de poesia.....	113



*A Nostalgia dos Apitos:
Paisagem Sonora de Camocim-CE*

1. A Nostalgia dos Apitos: Paisagem Sonora de Camocim-CE.

“[...] O trem pela estrada leva a vida,
e a vida eu levo caminhando em vão.

Vivemos numa intérmina corrida
numa aventura sem competição:
- eu corro atrás da Terra Prometida,
o trem, correndo em busca da estação.”

(Padre Luís Ximenes, *Eu e o Trem.*)

O poeta mineiro Carlos Drummond de Andrade, numa passagem do longo e belo poema chamado *Resíduo*, faz a seguinte indagação: “(...) Se de tudo fica um pouco, por que não ficaria um pouco de mim? No trem que leva ao norte, no barco, nos anúncios de jornal? (...)”. Começar com *Resíduo* de Carlos Drummond, é uma forma de amenizar a dor e a nostalgia de todos aqueles que em Camocim, com relação aos trens e navios, e Sobral ou em qualquer outra cidade à margem do ramal ferroviário Camocim-Sobral, com relação ao trem, sabem que de tudo o que vivemos, sentimos e sonhamos, de tudo fica um pouco. Um pouco que é muito, porque nesses casos de nostalgia, há certo pesar, certa tristeza que se amiúda porque parte de uma memória cheia de sons e lamentos. Por isso, diante da documentação coletada pelo professor Carlos Augusto Pereira dos Santos para a feitura dessa obra de título poético e denso: *A nostalgia dos Apitos. A estrada de Ferro de Sobral. Quarenta anos depois da partida do último trem de Camocim-CE (1977-2017)*, a impressão que temos é que há muito de muitos camocinenses nos trens que chegavam e nos navios que partiam, nos navios que atracavam e nos trens que seguiam. Porque de tudo fica um pouco.

Nesse sentido, merece atenção especial uma obra de história que traz como base de suas reflexões, a nostalgia. Sentimento tênue e denso, experimentado ao longo do tempo sob perspectivas diferentes, considerado na *Era Moderna* uma condição médica delicada, a nostalgia seria uma espécie de saudade que parecia não ter fim. Cunhada do grego *Nostos*, que significa regresso, retorno à casa, e *Algia*, dor do retorno, do regresso. Por isso, dentro do contexto grego, Ulisses era um melancólico longe de seu lar em Ítaca. Por isso era um homem dolorido e saudoso. Por isso, dentro do contexto de desativação da Estrada de Ferro de Sobral e do Porto da cidade de Camocim, muitos moradores da cidade são melancólicos, doloridos e saudosos.

Cruzando variados documentos, como a literatura, notícias de jornais, autores locais, atas, diário oficial, pinturas, fotografias, especialmente fotografias da Estação Ferroviária, seguramente a imagem mais conhecida e repetida com relação a história de Camocim, e também materiais publicados no blog do autor, assim, parte da história de Camocim ganha ritmo e som: o som do apito das velhas Maria Fumaça cruzando o sertão, parando de estação em estação. E o ritmo da memória desfiando o tempo, tecendo uma paisagem sonora em que se ouvia, segundo as palavras de José Maria Trévia, “O estridente apito da máquina”. O que percebemos a partir do intrincado trabalho da memória é que havia um concerto de sonoridades conhecidas, tendo o trem como maestro principal. Por isso, mais do que o apito, tínhamos “a utilização do sino, badalando, lentamente, no início e, logo depois, encurtando o espaço de tempo entre as batidas (...)”, para anunciar a saída de Granja. E mais: “(...) as pequenas passagens de papelão rígido, que ele [o senhor José dos Santos, chefe-de-trem] picotava, produzindo um barulho característico (...)”. Portanto, a memória revestida de sons, abre novos sentidos e sentimentos para o entendimento da história local, isso porque consideramos que o passado tem uma dimensão acústica que precisa ser investigada, por isso a importância dessa obra.

José Maria Trévia cita ainda “(...) a variedade de sons nos trilhos, com suas mudanças de tom, quando as rodas rolavam, pesadamente, sobre os bueiros ou pontilhões”. Mais do que o som conhecido do apito da locomotiva, outras sonoridades, captadas de dentro do trem, eram importantes e compõem hoje um arquivo sonoro que faz parte de memória de muitos moradores da cidade. Por isso também, todo lamento e nostalgia com relação as lembranças relativas ao último trem a partir de Camocim, em 1977. Há, nesse sentido, memórias dos sons e sons da memória, com relação ao “saudosos e plangente apito (...)” quando “ele (o trem) chegou rangendo, bufando, apitando, fazendo seu habitual estardalhaço”, nas palavras emocionadas de Inácio Santos.

Entendemos que “Os sentidos (neste caso, fixando a análise na audição) constituem uma parte essencial da experiência diária e são uma porta de acesso ao espaço público que, por sua vez, permite aceder às mudanças na sociedade (...)”¹. Nesse sentido, compreendemos que o silêncio do apito do trem denota mudanças substanciais no espaço público de Camocim. E ainda que as memórias de certo modo, em sua complexidade, em seu jogo de claro-escuro, *atualizem* o passado sonoro dos trens, ainda assim, o som lembrado fará parte de outra cidade possível, ainda que inesquecível. Sabemos que “o som estimula a memória de longa duração”², e de certo que a teimosia da memória em lembrar os sons variados com relação ao trem

¹RIBEIRO, Sonoridades urbanas: a cidade da audição. Construção de um arquivo sonoro de Coimbra. Dissertação de Mestrado em Sociologia apresentada à Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra. Coimbra, 2013. p. 3

²*Ibidem*. p. 10

e as estações, não é alcançada, por exemplo, com relação ao apito dos navios atracados no porto. Qual o gosto da memória de moradores da cidade com relação ao apito dos navios? Aqui, o silêncio tem história e, certamente, som. Essa questão, não temos dúvida, também dispõe de um importante arquivo sonoro sobre a cidade de Camocim.

O que este belo trabalho põe em causa é uma questão sensível e fundamental para o estudo da *paisagem sonora* de nossas cidades: a diferença entre Ouvir e Escutar. Roland Barthes, em sua obra *O Óbvio e o Obtuso* (1984), esclarece que Ouvir é um fenômeno natural, fisiológico, sendo a Escuta uma ação psicológica. Escutar é uma atividade cultural marcada por práticas e sentidos, por isso, para Barthes, a apropriação do espaço é necessariamente uma questão sonora, fato constatado na variada documentação utilizada neste trabalho. Por isso temos variados sons da memória e memórias dos sons que perscrutam o espaço urbano, substituindo sensivelmente assim, o “eu estou a ver” pelo “eu estou a ouvir”...

Mas este trabalho nos diz mais, muito mais, porque nos põe diante da Maria Fumaça percorrendo os trilhos da memória e da história, de certo modo apaziguando o passado e flertando com o futuro. Isso porque para relembrar tantas histórias e tantas sonoridades, “É preciso Muita força Muita força Muita força”, como escreve padre Tula, outro padre, que a exemplo do padre Luís Ximenes, tem o trem no sangue. Como epígrafe deste texto citamos parte do soneto do padre Luis Ximenes, *Eu e o Trem*, para representar uma importante passagem da obra em que o trem é contado e recontado pela ótica da poesia, a poesia, que na perspectiva do poeta mexicano Octávio Paz, “é um caracol onde ressoa a música do mundo”, é “conhecimento, salvação, poder, abandono”, sendo “Pão dos escolhidos”, “Convite à viagem”. Assim, o convite está feito, um convite sonoro, doce e poético, mas às vezes áspero e doloroso, quando a memória desfia por exemplo trágico acidente de trem, ou quando a lembrança do último trem que deixou a estação da cidade, se mistura com a indignação e a nostalgia. De todo modo reconhecemos que “os sons afinados pela cultura [...], estarão sempre dialogando com o ruído, a instabilidade, a dissonância”³, de modo que essa história se mostrará em grande parte *desafinada*, produzindo “rabiscos sonoros”, indícios de um tempo vivido numa intensidade sensível muito própria de uma cidade nostálgica, situada entre o porto e a estação, entre o sertão e o mar, entre a memória e o esquecimento...

Francisco Dênis Melo

³ WISNIK, José Miguel. **O som e o sentido**: uma outra história das músicas. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, p. 25.

A black and white photograph of a busy train station. In the foreground, a person is walking across the tracks. In the background, a large crowd of people is gathered on the platform. The image has a vintage, slightly faded quality.

*Entre o Porto e a Estação:
a nostalgia dos apitos*

2. Entre o Porto e a Estação. A nostalgia dos apitos

Quando escrevia minha tese de doutorado, cunhei o termo “a nostalgia dos apitos”, que foi um item do primeiro capítulo. Naquele momento, pretendi até nomear o trabalho com este título, afinal, justificava como sendo uma referência aos apitos de trens e navios que se tinham ido da nossa ferrovia e do nosso porto. Contudo, fui desaconselhado a fazê-lo, talvez por algum rigor acadêmico, mas, a frase tinha ficado em minha mente para usá-la em momento oportuno.

Deste modo, a “nostalgia dos apitos” hoje soa com mais sentido quando relembremos os quarenta anos da partida do último trem de Camocim, no ano de 1977. Essa nostalgia, com um misto de saudade, de raiva dos políticos e dos técnicos do governo que preferiram outro tipo de transporte na época, de um sentimento de impotência em não poder ter mais o trem à nossa Estação. Este sentimento nostálgico, creio, começou no dia seguinte ao espetáculo tétrico da paralisação das atividades do ramal Sobral-Camocim, como nos mostram reportagens jornalísticas da época, além de depoimentos de ex-ferroviários.

A partir daí essa nostalgia tomou conta das conversas, das discussões e promessas políticas da volta do trem nunca cumpridas e, claro, dos escritos por vir. Neste sentido, o texto abaixo traz as impressões do cotidiano que restou nostálgico, quando se falava de trem em Camocim, através das reminiscências, também nostálgicas, escritas por alguns literatos locais. Vejamos:

Sabemos também que a literatura é useira e vezeira em registrar a transitoriedade dos tempos, captando e “insinuando modos originais de observar, sentir, compreender, nomear e exprimir” os fenômenos históricos, no dizer de Nicolau Sevcenko⁴. Neste sentido, uma produção literária local, baseada nas limitações de produção de uma pequena cidade do interior, estabelece-se na periodicidade instável de pequenos jornais e algumas obras de feitura artesanal ou bancada pelos próprios autores, com edições e circulação reduzidíssimas. Contudo, é este material que serve de suporte, tanto para nossa análise quanto para a pesquisa do passado da cidade, visto que a produção de estudos históricos sobre a cidade é mais escassa ainda.

Voltando para uma narrativa no sentido de melhor mostrar a cidade que se ergue à beira do porto num constante vai e vem cronológico, é interessante ressaltar que o motivo que entediava nosso poeta simbolista, lá atrás, hoje é rememorado pelo cronista contemporâneo Avelar Santos com matizes de pura nostalgia, referindo-se à Rua do Egito, provando que os escritores são filhos do seu tempo, e os historiadores se valem deles para sua análise do passado:

4 SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão*. Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo; Brasiliense: 1999, p.237.

O nome sugestivo e exótico deve-se, creio eu, ao mar de areia fofa e branquinha que a acompanhava em todo seu percurso – e também pelas casas, de estilo arquitetônico único, com fachadas siamesas, corredores enormes, que se debruçavam silenciosas, sobre a rua, imponentes, nas suas calçadas gigantes, de altura incomum, onde observavam placidamente todos aqueles que se aventuravam a enfrentar os desafios de trilhar aquela parte ‘indigesta’ da cidade. (...) À noite, as pessoas sentavam-se nas calçadas, aproveitando a brisa do mar, e discorriam sobre os acontecimentos cotidianos⁵.

A Rua do Egito, paralela ao terreno da ferrovia delimitado pelo muro que circundava toda a área de oficinas e pátio de manobras dos trens, era habitada por “trabalhadores das Oficinas, gente do povo, pequenos comerciantes. Era uma rua tranquila, mas efervescente”⁶. Um outro estudioso, Pe. Luís Ximenes, em *Paixão Ferroviária*, rememora sua rua e seu fascínio pelos trens: “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”. Este espaço foi o universo das brincadeiras infantis destes filhos de ferroviários e a falta do trem, tempos depois, parece ferir-lhes a alma. Pe. Luís Ximenes lamenta:

A quadra das antigas oficinas de Camocim, cercada de uma muralha, transformou-se num verdadeiro Saara, e tudo sem o trem ficou mais deserto, sem um oásis, sem um pedaço de ferro, sem bigorna, sem uma única sombra de uma velha maria-fumaça. Anos atrás, ainda havia o consolo da presença de sucatas que eram vistas como relíquias pelos olhos dos saudosistas. Hoje, nem mais sucatas, e Camocim correndo atrás de um trem que anda fugindo dele, como Juca Mulato corria atrás de seu sonho de amor sem poder tocá-lo nunca⁷.



Figura 1. Oficinas de Camocim. Observe-se ferroviários no pátio das oficinas da ferrovia quando as mesmas funcionavam a pleno vapor, hoje em ruínas. Foto de domínio público.

5 SANTOS, Avelar. Rua do Egito. In: *O Literário*. Ano VII, Edição 04, fevereiro de 2006. Camocim-CE, p.2.

6 *Idem*.

7 XIMENES, Luís. *Paixão Ferroviária*. Edição do Autor, 1984, p. 11-2.

Essas sensibilidades da memória construída ao longo do tempo e expostas por Pe. Luís Ximenes explica o seu intenso contato com os trens ao mesmo tempo em que traz para o presente flashes de um passado redivivo. Quando nossa família se mudou para lá, ainda presenciamos, no final dos anos 1970, muitas conversas de ferroviários aposentados e das chegadas dos trens vespertinos. O autor situa sua crônica nos anos 1960 e ainda revela muito da Camocim embalada pelos apitos de navios e trens. “A velha Usina, que trabalhou incansavelmente, por anos a fio, para afastar o breu da noite e que nos traz, aos camocinenses de antanho, um saudosismo único, era uma espécie de última e intransponível fronteira”⁸. Num tempo em que a eletricidade, saudada como símbolo da modernidade ainda não chegara a Camocim, nosso cronista, filho de ferroviário, lança luzes sobre o passado pacato da cidade ainda sobrevivendo do que nos traziam o porto e a ferrovia:


A vida citadina, de uma simplicidade franciscana, corria sem aperreios e maiores atropelos. Os navios ainda atracavam por estas esquecidas e desperdadas plagas, trazendo-nos ‘especiarias’ as mais diversas, de lugares inimagináveis, e levando, de volta, nos seus porões enormes, o nosso bem mais precioso, o ouro branco, o sal. O trem – que felicidade - ainda compunha diariamente a sua música rítmica e inesquecível, saindo, de mansinho, da velha gare da Estação Ferroviária local, às cinco da madrugada, e voltando feliz, à tardinha, onde uma multidão o esperava, entre frenética e impaciente⁹.

Percebe-se nos autores citados não apenas o saudosismo ligado a um passado vivido por eles na infância, mas também uma recorrência a uma cidade que não existe mais, dependente do porto e da ferrovia. A nostalgia mostrada nestes cometimentos literários, por outro lado, parece recuperar senão uma cidade ideal, referências para o historiador. Neste sentido, os textos literários de Avelar Santos e Pe. Luís Ximenes, assim como de outros escritores locais que serão usados neste capítulo, nos remetem aos espaços do trabalho da cidade de Camocim, seu cotidiano e sua gente, ajudando na recuperação da urbe que se ergue e se sustenta neste ambiente¹⁰.

8 SANTOS, Avelar. *Op. cit.* p.2.

9 Id. *Ibidem.*

10 SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. *Entre o porto e a Estação: cotidiano e cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-CE*. Fortaleza: Edições INESP, 2014, p.45-6.

A faded black and white photograph of a steam locomotive. Several people are standing on top of the locomotive, some appearing to be operating it. The image is very light and lacks detail, serving as a background for the title.

A Estrada de Ferro de Sobral
Textos e Documentos

3. A Estrada de Ferro de Sobral – textos e documentos.

Neste capítulo, transcrevemos trechos de várias obras e reproduzimos documentos sobre a Estrada de Ferro de Sobral no sentido de dar uma ideia do que foi essa ferrovia para a região norte do Ceará, sua importância econômica e social, além do que restou desse tempo na memória dos autores selecionados. Deste modo, são textos publicados por historiadores, memorialistas, escritores locais, além de algumas análises do campo acadêmico. Vamos reviver!

3.1. Acta de inauguração do assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro de Sobral.

“Aos vinte e seis do mês de março de mil oitocentos e setenta e nove, nesta povoação de Camocim, comarca de Granja e província do Ceará, pelas 3 horas da tard, achando-se reunidos em frente de um barracão ornado com bandeiras e armas imperiaes e levantando no terreno destinado à estação marítima da estrada de Sobral, os srs. engenheiros em chefe Luiz da Rocha Dias, primeiro engenheiro José Privat, chefes de secção Ricardo Lange e Plínio Soares, engenheiro de primeira classe Trajano Ignacio da Vila-Nova Machado, engenheiro de 2ª. Classe Randal James Callander, conductores de primeira classe Daniel Henninger e Manoel Eugênio do Prado de segunda classe Carlos Raymundo Smith e Ernesto Mary, desenhistas Hermann Meyer e Rodolfo Coaracy da Fonseca, médico Dr. José Nogueira Borges da Fonseca, secretário Sinísio Evergisto da Rocha Dias, guarda-livros Cândido José Ribeiro, amanuense Manoel da Silva Branco, pagador major Domingos Carlos de Saboia, almoxarife José Cesário Ferreira da Costa, auxiliares D. Antônio Balthazar da Silveira, Arthur Borges de Barros, Antônio Francisco de Azevedo, Luis Tavares da Silva, Manoel Ayres da Silveira, Antônio dos Santos Gaspar, Raymundo Gomes Parente, Euclides do Amaral, Joaquim Cordeiro da Cruz, Manoel de Pontes Franco, Luiz Gomes de Lima e diversos outros empregados da estrada, ali chegou o Exmo. Sr. Presidente da Província Dr. José Júlio de Albuquerque Barros, com seu ajudante de ordens o Sr. Capitão Anacleto Francisco dos reis e seu oficial de gabinete o Sr. Fausto Domingues da Silva, e acompanhado dos Srs. Coronel Zeferino Gil Peres da Motta, delegado de polícia em exercício, Joaquim Ignácio Pessoa, subdelegado de polícia, tenente José Joaquim de Freitas Júnior, comandante do destacamento, Miguel Ferreira de Mello, chefe de secção da Secretaria do Governo, Dr. Augusto Fulgêncio Peres da Motta, tentente coronel João Baptista de Carvalho, capitão Joaquim Batista de Carvalho, capitão Ignácio de Almeida Fortuna, Manoel do Nascimento Alves da Fonseca, Major José Bernardo Teixeira, Antônio Carlos de Saboia, Joaquim Manoel da Rocha Franco, Custódio Archanjo Soares, Diogo José de Sousa, capitão Francisco Menandro Menescal, capitão Antônio Rangel do Nascimento, Francisco de Andrade Pêssoa, Francisco Freire Napoleão, Joaquim Augusto Torres e demais outras pessoas, igualmente gradas desta localidade e da cidade de Granja que concorrerão para assistir ao acto da inauguração do assentamento dos trilhos. Sendo pelo Sr. Engenheiro em chefe e seu pessoal recebido, o Exmo. Sr. Presidentes com sua comitiva e recolhendo-se S. Exc. ao barracão, dirigio-lhe a palavra o Sr. Engenheiro em chef, dizendo que ia se tornando cada vez mais uma realidade o patriótico pensamento do benemérito Governo imperial que tão sabia e generosamente havia decretado a construção das estradas de

ferro no Ceará, que naquele momento fazia-se o assentamento dos primeiros trilhos da estrada de ferro de Sobra, e que, a S. Exc. que se tinha dignado honral-a com sua visita e inspecção pedia ele que se dignasse ainda fazer-lhe a insigne honra de bater o seu primeiro grampo. Em seguida apresentando o Sr. Engenheiro residente, Manoel Eugênio do Prado, o grampo em uma salva, e o chefe da primeira secção collocando o grampo no lugar competente, depoz o martelo nas mãos de S. Exc. Em meio de mui vivas acclamações do povo, subindo ao ar muitas girândolas de foguetes e ao som do hynno nacional, bateu S.Exc. o grampo e passou ao Sr. sucessivamente apresentado aos Srs. juiz municipal promotor público e delegado de polícia, passando depois de mão em mãos às pêssoas presentes. Quinze minutos depois, tendo-se armado dois trollys, percorrerão elles a linha em uma extensão de dusentos e vinte metros, occupando o da frente o Exmo. Sr. Presidente. o Sr. engenheiro em chefe, o Sr. Primeiro engenheiro e o Sr. coronel Peres da Motta. De volta, S. Exc. proferiu um eloquente discurso, - dizendo: que felicitava por ter sido vibrado pelo seu braço o martello cuja percussão ressoaria de um a outro extremo da província, como um brando de júbilo e das mais lisonjeiras esperanças, que se congratulava com a província, com os illustres engenheiros da estrada e com os brasileiros amantes do progresso, pela realização desta empreza, um dos maiores benefícios que poderiam ser concedidos ao Ceará, no presente, por dar útil occupação a milhares de braços que à míngua do trabalho definhavão, no futuro, como seguro elemento de restauração e prosperidades, que, face desta via-férrea, não se podia deixar de reconhecer a patriótica solicitude e generosidade do governo Imperial que por todos os meios tem cuidado de minorar os sofrimentos desta província, de preservá-la dos cruéis effeitos das callamidades que a flagellão periodicamente e que, assim, os filhos desta terra deviam por tantos favores recebidos protestar eterna eterna gratidão à sua Majestade O Imperador e ao seu benemérito Governo: - que havia percorrido toda a linha em construção e examinado todos os trabalhos da estrada e, quer como Presidente da Província, quer como filho desta terra, devia declarar-se muito satisfeito com o serviço e trabalhos executados que tinham excedido à sua expectativa, que a considerar-se a prestesa com que, à deliberação seguio-se a acção no projeto e factura da estrada, as dificuldades vencidas nas explorações, no traçado, na locação e já na adiantada construcção, os incômodos e perigos a que se têm exposto os engenheiros numa região abrasada e combatida pela fome e pela peste, não se poderia recusar um preito de homenagem a esses obreiros da civilização que, por amor da glória e do bem público arriscam a própria existência em prol desta inditosa Província e que, pois, S. Exc. manifestava um voto de reconhecimento, acompanhado de viva saudade, àquelles que sucumbiram neste empenho meritório, como valentes soldados no campo de batalha e um voto de louvor aos que não esmorecerão e mantem-se no posto de honra que lhes foi confiado. Ao terminar. S. Exc. levantou vivas à Sua Majestade O Imperador, à Nação Brasileira, ao Governo Imperial, aos engenheiros da estrada e aos cearenses, aos quaes forão callorosamente correspondidos. O Sr. engenheiro em chefe agradecendo, por so em nome da comissão que dirige, a honrosa manifestação de S. Exc. , a respeito dos trabalhos da estrada e a solicitude com que sempre lhe tem prestado o seu valiosíssimo concurso, levantou um viva ao Exmo. Sr. Presidente da Província, que foi correspondido entusiastamente repetidas vezes. E, findando-se assim o acto da inauguração, eu Sisínnio Evergisto da Rocha Dias, secretário da estrada, para a todo tempo constar, lavrei a presente acta que assignam o Exmo. Sr. Presidente e o Sr. engenheiro em chefe comigo e as pêssoas presentes que o quizeram fazer”.

Em 1897 e EF de Sobral foi arrendada à firma Saboya Albuquerque e Cia. Recisão de contrato: 1º de maio de 1910 e entrega administrativa à THE SOUTH AMERICAN RAILWAY CONSTRUCTION COMPANY LIMITED (Decreto nº 11.962)

O prolongamento da EF de Sobral a partir de Ipu, até a cidade de Crateús (Decreto nº 6.734, de 1907).

Fonte: XIMENES, Luís. Paixão Ferroviária. 1984, p. 126- 130.

3.2. Notícias de Camossim [sic]

“No dia 26 do corrente pelas 4 horas da tarde teve lugar a inauguração da estrada de ferro do Sobral, com a assistência do Exmo. Sr. Dr. José Júlio de Albuquerque Barros, digno Presidente dessa província.

S. Exa. A quem foi fornecida uma marreta de aço polido rebateu as primeiras cavilhas e em seguida os operários que já haviam sido designados, d’entre o corpo dos auxiliares técnicos, ficando construído dusesentos metros de linha que foi percorrida por dois troles, levando a S. Exa. o Presidente da província, o engenheiro em chefe, o primeiro engenheiro e outros. Terminando este passeio, durante o qual uma banda de música tocava o hymno Brasileiro. Reinou durante esta festa a melhor ordem, que podia se esperar da civilidade e delicadesa da parte daquelles que promulgavão, e daquelles q’ assistião a ella. Durante o dia conservou-se a enbandeirada a parte inaugurada e os navios ancorados neste porto.

O sr. Miguel Ferreira de Mello, digno chefe da 1ª. Secção da secretaria do Governo da província, por ocasião do jantar recitou um bello discurso. Foram paronymphos o Exmo. Sr. Presidente da província e a Exma. Sra. do Dr. J. Privat

Por este acto que lança o prazer no coração de todos os cearenses, e especialmente de todos os sobralenses, congratulo-me com eles com o coração replecto do mais vivo jubilo.

No dia 27 pela manhã entraram neste porto, vindo do norte os vapores – Guruny e Ipujuca.

O Exmo. Sr. Dr. José Julio chegando na Granja e encontrando o povo indigente em estado quase de completa nudez, mandou destrubuir fazendas, segundo consta-me, no valor de quinze contos, mais ou menos, as quaes foram compradas aos negociantes do lugar. No vapor Ipujuca sahido hoje para Fortaleza, seguiu o Exmo. Sr. Dr. José Julio da A.B”

Consta que S. Exma. reorganisara a comissão e socorros desta povoação, nomeara uma comissão de obras públicas, composta do Dr. J. Privat, major Saboia e major Sesínio Dias; nomeara mais dois médicos para 2ª. E 3ª. Secção da Estrada de Ferro do Sobral, soprimira o contracto para transporte de gêneros, celebrado com o sr. Teixeira, deixando-o a cargo dos engenheiros, e que tomara outras medidas de interesse publico.

A S. Exma. Foi oferecido pelos engenheiros da estrada de ferro do Sobral, e mais empregados, martelo de aço polido.

NOTA: Transcrito do JORNAL “SOBRALENSE” – ANNO VI – SOBRAL – DOMINGO 6 DE ABRIL DE 1879. SERIE 2ª. – Nº 14”.

Fonte: XIMENES, Luís. Paixão Ferroviária. 1984, p. 137.

3.3. A solidão da Janelinha

Toda vez que eu encontrava um trem parado numa estação, ficava admirando o carro de bagagem com aquela única porta larga e aquela janelinha minúscula emoldurando o rosto do condutor. Quando o “horário” chegava, aparecia logo, saindo fora da janelinha, o formato do quepe do condutor e, por debaixo do quepe, o olhar do condutor do quepe transitando curioso pelo “sereno” da estação. Às vezes coincidia passar um chefe de trem ou condutor que era meu conhecido

Preso à minha família por laços de amizade, esse meu conterrâneo quando descia da plataforma do carro, vinha direto ao encontro de seus amigos e estendia-nos a mão calorosa e leal. Representava a elegância e o requinte da tripulação. Montado sempre numa farda branca, encadernação de luxo, usava os sapatos pretos muito engraxados e usava também muita seriedade no trato com as pessoas. Cioso do dever, como ferroviário impressionava pela honestidade profissional e como católico que era ainda é, edificava pela convicção religiosa que o acompanhava por toda parte. A religião e meus amigos José era mesmo que Cosme e Damião. Só andavam juntos. E ainda andam. E até o José, do nome dele não era dele. Era dos Santos.

Fonte: XIMENES, Luís. Paixão Ferroviária. 1984, p. 49.

3.4. A Fonte Luminosa

Não me lembro de um fato que me tenha causado maior agitação, quando criança, que a inauguração da tão falada, na época, “fonte luminosa”. Só o nome causava não só em mim, mas em toda meninada, bem como, no populacho em geral, certo quê de mistério e fantasia.

Os comentários eram levados boca a boca, e ficávamos a imaginar um turbilhão de formas, cada qual a sua maneira.

Até que enfim chegou o tão esperado dia, e lá estava eu, levado pela minha mãe, juntamente com meus irmãos, e acredito quase toda a cidade, pois, a praça da estação estava repleta. Regurgitava na referida praça uma enorme e diversificada multidão: adultos, jovens, mães com seus filhos, moças, rapazes, enfim, todos com o mesmo objetivo, ou seja, assistirem à inauguração da famosa “fonte luminosa”, que

estava marcada para logo após a chegada do trem. Era grande, pois, a expectativa, e a praça, com o avançado da hora, ia enchendo-se cada vez mais, tanto pelas pessoas que comumente nesta tarde, ali estavam para inauguração, juntando-se aos vendedores de bala, pipoca, pirulito, cigarros, doces, brinquedos de madeira (na época plástico era coisa rara) e demais quinquilharias próprias a essas ocasiões.

O ruje-ruje aumentava com passar das horas, e por falar em hora, não é que o danado do trem logo naquele dia resolveu atrasar, pois já passavam 15 minutos das 17:30h, hora da sua chegada habitual e nada. Tal fato só servia para aumentar a expectativa geral. E lá estava ela, a tal fonte, incrustada bem na frente do majestoso prédio da estação, a uns metros da calçada da mesma, constituindo-se de uma construção de alvenaria, toda azulejada, em forma de uma grande roda (círculo), com uma roda menor em seu interior, a roda menor era inundada de água, bem no centro do círculo (como se fosse uma ilha).

Havia uma espécie de jardim, com pedras, plantas, etc. Na parte aquática nadavam: peixes de variadas espécies: 02 peixes-boi, aruanãs, tartarugas, cágados, vários tipos de marrecos e patos, além de 05 majestosos cisnes. Enquanto que na ilha (roda central), ficavam animais de hábitos terrestres, como: garças, sariemas (aves da família dos pernaltas, que tem por costume dormir equilibrando-se em uma só perna, que por sinal é longa e fina), preás, coelhos, capivaras e para o colírio dos olhos, principalmente da molecada, um filhote de jacaré. Toda a estrutura da obra era cercada externamente por um forte e alto alambrado que servia de proteção. O puro e simples visual da fonte, já deixava a todos embevecidos, extasiados e triversijavam comentários. Uns afirmavam que nem na capital existia igual, outros diziam que era coisa das Europa - modelo francês, o certo é que a respeito do disse me disse, num ponto todos concordavam, era uma bela construção (obra). Agora só faltava inaugurar para saciar o desejo do povaréu que ansiosamente aguardava.

Faltavam dez minutos para as dezoito horas quando se ouviu o tanger de um sino lá pras bandas do Salgadinho; logo em seguida soou um saudoso e plangente apito. Era o trem que estava chegando e como sempre ao chegar, o velho trem roubava qualquer espetáculo, e não foi diferente desta vez. Todos (ou pelo menos a maioria), esquecendo momentaneamente a "fonte" correram adentrando à estação para esperá-lo, e ele (o trem) chegou rangendo, bufando, apitando, fazendo o seu habitual estardalhaço o que para nós, camocinenses sempre soava como uma verdadeira sinfonia. Após a chegada, abraços, saudações, carregos e descarregos, etc... O povão satisfeito por assistir a mais uma chegada do trem (sempre motivo de animação), ocorre novamente à praça da estação para o desfecho final desta tarde histórica e alegre. A comitiva de autoridades liderada pelo então prefeito, já falecido Setembrino Veras, que não era homem de muitas delongas, foi logo autorizando o procedimento inaugural. À ordem dada, tarefa executada! O operador entrou na casa de força (motores) e ato contínuo acionou as bombas. Eram 18:25h. Deus todo poderoso! Uh!! Nossa!!! Viva!! Virgem Santíssima! A maravilha das maravilhas.

Jatos d'água impulsionados pelas bombas emergiam de inúmeros locais cobrindo totalmente a grande circunferência, milhares de gotículas multicolores (amarelo, laranja, vermelho, verde, lilás, azul) devido aos holofotes internos, formavam um enleio de prismas que dançavam loucamente, ora vermelho rubi, verde esmeralda, amarelo ouro, azul turquesa, um verdadeiro arco-íris de brilho e esplendor.

Lindo! Lindo! Hip! Urra!!!

A multidão delira e aplaude, hipnotizada por tão esfuziante espetáculo de beleza... Estava inaugurada a fonte luminosa.

Infelizmente, com passar do tempo, nossa querida "fonte luminosa" começou a sofrer o inevitável descaso das autoridades, a exemplo do movimentado porto, a estrada de ferro (trem) e de tantas outras boas coisas que um dia tivemos. Os motores pifaram. Ajeita hoje! Ajeita amanhã! Vêm peças da capital. Nunca mais foram recuperados. Restou apenas a fonte (não mais luminosa), sobraram os animais.

Mas com o passar dos anos (outras administrações), a velha ponte caiu no ostracismo do esquecimento, os animais foram aos poucos morrendo ou sendo roubados, a ferrugem corroeu as estruturas metálicas, a maresia destruiu a beleza arquitetônica, e por fim o progresso em forma de trator, a varreu do mapa definitivamente, para construção de uma praça.

Inácio Santos

In Literário: setembro 1999.

Fonte: SANTOS, Inácio. *Flamengas & Boqueirões*. Escritos em verso e prosa. Rio de Janeiro: Fábrica de Livros/SENAI, 2008, p.21-3.



Figura 2. Fonte Luminosa. Camocim. Foto: domínio público.

3.5. Fora dos Trilhos

O dia já havia clareado quando o trem chegou à estação ferroviária de Caucaia, alguns minutos após sua partida da estação João Felipe, em Fortaleza. A composição estacionou de tal forma que o vagão de carga se distanciara um pouco do local de recebimento dos volumes a serem embarcados.

O maquinista tenta corrigir e provoca abruptos solavancos, causando murmúrios entre os passageiros e reclamações por parte daqueles mais incomodados. Dona Terezinha, que viajava em companhia do único filho, pragueja alguma coisa que inspira incompreensão por parte de quem desconhece o drama de seu luto-fechado pela perda recente do marido em acidente de caminhão.

O padre, que viaja mais ao fundo do vagão, utiliza o recurso que o trem oferece e transfere o encosto do banco para o lado oposto, ficando, agora, posicionado de frente para as duas freiras, ocupantes do banco vizinho.

Lembro-me bem de sua fisionomia, relativamente jovem, e seu modo cortês de conversar, principalmente quando, dois dias após essa viagem, entregava-me o isqueiro Ronson, gravado com meu prenome, que eu perdera no trem. Hóspede do Padre Luiz, da Paróquia de São Pedro, ele divulgara ter encontrado um isqueiro, motivo pelo qual fui levado a fazer-lhe uma visita. Sugeriu-me, educadamente, que dissesse o que havia gravado no referido objeto, para fazê-lo voltar às minhas mãos.

- Tem gravados meu nome e data 10 de janeiro de 1962, afirmei de forma convincente. Ele examinou o isqueiro e sorriu e acionou a carretilha, produzindo a chama, e apagou-a rapidamente. Manteve-se, pensativo, por um instante. Imagino que lhe veio à mente um conselho ou algo relacionado com o hábito de fumar. Talvez tenha considerado inoportuno aquele momento e silenciou. Finalmente, estendeu a mão, aberta, expondo o isqueiro num gesto de entrega.

Depois de Caucaia, as estações foram-se sucedendo, cada uma com suas peculiaridades. Os meninos do Tururu, com as quartinhas cheias, vendiam água servida em um único copo de alumínio, invariavelmente marcado pelas quedas. Os peixes fritos, vermelhos de corantes de urucu, eram fartamente encontrados em Miraíma, mas a tapioca com coco, de tão presente que se fazia, em todas as paragens, parecia ter sido disseminada junta aos trilhos de ferro.

O velho trem, quando deixava Itapipoca e tomava o rumo de Miraíma, sem que percebêssemos, afastava-se ainda mais do litoral, para ir em busca da sempre vaidosa cidade de Sobral. E lá chegamos, por volta do meio-dia, para nos integrarmos à composição que seguiria para Camocim.

A espera foi breve, pois, em menos de meia hora, dávamos prosseguimento à nossa viagem, naquele início da tarde de 22 de dezembro de 1963.

Ainda não vivíamos um clima de inverno, mas algumas chuvas haviam banhado a zona norte do Ceará, haja vista que podíamos observar os espelhos d'água nos pequenos barreiros, que ladeavam a ferrovia. E o prenúncio de muitas chuvas foi,

posteriormente, confirmado com a sempre lembrada quadra invernosa do ano de 1964.

Nuvens escuras passeavam no céu, durante aquela tarde, quando o maquinista Sebastião Ferreira de Brito, conhecido em Camocim pelo apelido de Barriga, fez soar o estridente apito da máquina, ao aproximar-se da ponte metálica de Granja. A chuva não veio, porém, a ausência do sol aumentou a monotonia da tarde.

O Montgomery, meu amigo e companheiro de viagem, lança mão de sua bagagem e se despede de mim, vez que o seu objetivo era passar as festas natalinas com alguns parentes, ali, na cidade de Granja. E, assim, iniciei a última etapa daquela viagem, que deveria terminar dentro de quarenta minutos, na então quase centenária estação ferroviária de Camocim.

Pelo telégrafo, a partida do trem foi comunicada ao agente da estação de Camocim, que, no mesmo instante, como era de praxe, anunciou para a população, que o trem deixara a cidade vizinha. Isso era feito com a utilização do sino, badalando, lentamente, no início e, logo depois, encurtando o espaço de tempo entre as batidas, até o mínimo possível e, em seguida, silenciava.

Naquele dia, quando o tempo de espera para a chegada do “horário” – com alguns denominavam o trem de passageiros – ultrapassou os cinqüenta ou sessenta minutos, a inquietação tomou conta dos que se dirigiram ao terminal, para receber alguém, ou ali se encontravam por simples diversão. A falta de informações era torturante, contudo, de imediato não havia o que fazer, a não ser, esperar, pois a única parada existente, entre Granja e Camocim, era a do Distrito Dr. Privat, que se restringia a uma pequena estação sem telégrafo.

Logo que o trem partira de Granja, acomodara-me no encosto de braço de um dos bancos, a fim de ficar mais próximo de alguns amigos naquele final de viagem. O resto de tarde ainda insistia em se fazer presente e o Sr. José dos Santos, como chefe-de-trem, ou condutor, como alguns preferiam titular aquela função, ainda não passara, recolhendo as pequenas passagens de papelão rígido, que ele picotava, produzindo um barulho característico e por demais conhecido pelos usuários dos trens.

Pensativo, eu acompanhava o balanço do vagão e a variedade de sons nos trilhos, com suas mudanças de tom, quando as rodas rolavam, pesadamente, sobre os bueiros ou pontilhões. Em dado momento – e foi um curto momento – percebi que o vagão passava, como que sobre obstáculos, que corria trepidante e sua inclinação para a direita apresentava-se muito diferente daquele balanço, que eu me acostumara a acompanhar... E, senti, que ele não mais retornaria para a sua posição normal. Vi que alguém, também, já percebera e expressara seu desespero.

- Meu Deus, o trem está virando!

Essa foi a única voz que ouvi. E foi uma voz feminina, que recorrera ao Pai naquele momento de aflição. Ouvi muitos gritos, barulhos indecifráveis, um mundo

de malas e pacotes pelos ares e, finalmente, tudo parou. Engana-se quem imagina que, depois desses momentos, reinou profundo silêncio, pois não houve trégua. Gritos e gemidos sucederam-se e juntei-me aos que estavam ilesos, para socorrer uma multidão de feridos e amparar os que se entregaram ao desespero, mesmo sem ferimento algum. As portas estavam emperradas e todos os passageiros foram retirados por cima, através das janelas, num trabalho penoso, tendo em vista tratar-se de pessoas feridas, crianças, idosos e mulheres em pânico. Toda a composição tombara para a direita, exceto a locomotiva e um vagão de transporte de bois, que vinha logo depois, atrelado à mesma.

O último carro do comboio desatrelara-se do carro seguinte, no qual eu viajava, e despencara de aterro abaixo, indo parar, seriamente avariado, no ermo do terreno marginal da ferrovia.

Fui o último a deixar o vagão e, ao fazê-lo, recebi de um policial militar, conhecido como Coqueiro, o pedido para que o auxiliasse na retirada do corpo do Sr. Gerardo, uma das vítimas, que se encontrava no vagão dos Correios. Em seguida, tomei conhecimento de que a fatalidade alcançara, também, o Sr. Valdemar.

Restava pouca luz do dia. A noite aproximava-se, lentamente, como se adiasse o momento de ocupar o espaço daquela tarde indesejável. Os primeiros socorros foram chegando e as pessoas foram sendo retiradas do local do sinistro. Nesse momento, meus pensamentos voltaram-se para minha casa, para a angústia que poderia estar pairando entre os meus, gerada pela carência ou ausência de informações. Tomei minha mala e, com dois amigos, caminhamos até a estrada carroçável que ligava Granja a Camocim, onde conseguimos uma carona, em um jipe preto, pertencente à Campanha de Erradicação da Malária.

Na manhã do dia seguinte, depois de uma noite de sono, entrecortado por sobressaltos e pesadelos, dirigi-me ao Serviço de Alto-Falantes Sonoros Pinto Martins – onde à noite, eu fazia o trabalho de locução – para anunciar a morte e o sepultamento das vítimas do acidente ferroviário. Ao retornar para casa, após esse trabalho, senti-me profundamente comovido ao surpreender minha mãe tomada por um choro silencioso, tendo em suas mãos minha camisa verde, com a qual eu chegara de viagem, com manchas de um sangue que a mim não pertencia. Compreendi que sua emoção provinha de sua gratidão a Deus, como mãe, por nenhum mal me ter acontecido.

Transcorridos mais de quarente anos após aquela ocorrência restaram os espaços vazios para aqueles que perderam algum ente querido. Para os demais, que se envolveram, de alguma outra forma, naquele episódio, as marcas relativamente suaves de algumas poucas cicatrizes, quer seja na superficialidade da epiderme, ou, quem sabe, nos mistérios do subconsciente.

Quanto a mim, que contava, à época, apenas dezesseis anos de idade, fui poupado, pela infinita misericórdia de Deus, e agraciado com oportunidades de extrair lições dos fatos, que me fizeram refletir. Mesmo sendo, ainda tão jovem, não

me intimidei diante do desafio de retirar de um vagão, quase às escuras, o corpo inerte de um homem, morto de forma trágica, quando tabus e crenças nos aterrorizavam ante a, supostamente terrível face da morte. Do episódio vivido, ensinamentos me foram oferecidos e lembranças indeléveis me acompanharam por outras estradas, em momentos diferentes.

Foi esse o último acidente ferroviário, ocorrido no ramal Sobral-Camocim, embora suas atividades tenham perdurado, ainda, por mais treze anos e oito meses. Sobre a sua efetiva e lamentável desativação, prevalece, como referencial melancólico, a partida do derradeiro trem de Camocim, numa quarta-feira, antes do nascer do sol, precisamente no dia 24 de agosto de 1977.

Fonte: TRÉVIA, José Maria S. *Uma janela para o passado*. Contos. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda, 2007, p. 97-105.

3.6. O Ferroviário Sport Club

A Rede de Viação Cearense (RVC), que a partir do final da década de 1950 passou a fazer parte da Rede Ferroviária Federal, teve enorme influência no desenvolvimento do nosso Estado. Particularmente, o ramal ferroviário Sobral-Camocim, que tinha nesta cidade portuária o seu fim-de-linha, foi fator primordial para os intercâmbios comercial e sócio-cultural, entre as diversas pequenas cidades daquela parcela da região norte. E de uma forma especial, Camocim foi sobremaneira aquinhoado quando, por fatores estratégicos, foi escolhido para abrigar, no seu parque de manobras, as bem equipadas oficinas de manutenção e reparo dos trens. Consequentemente, um número cada vez maior de operários foram povoando as suas tornearias e carpintarias, além de outras unidades que congregavam os mais diversos profissionais ligados à ferrovia, tais como a administração e a conhecida “via permanente”, no linguajar comum da laboriosa classe dos ferroviários. Foi assim que, nos melhores tempos das atividades da ferrovia naquele trecho, Camocim abrigou cerca de trezentos e cinquenta ferroviários em torno de suas oficinas e outras ocupações ligadas diretamente ao movimento dos trens.

Este foi o contexto em que, na década de 1940, um grupo de abnegados desportistas fez frutificar a ideia da criação do time de futebol, o qual receberia o nome da categoria de seus fundadores. E, assim, surgiu o *Ferroviário Sport Club*, o único time de futebol do interior cearense ligado à classe dos ferroviários, sendo responsável por tantas glórias no futebol camocinense, em décadas passadas.

Em sua primeira fase, o Ferroviário percorreu desde a segunda metade da década de 1940 até os primeiros anos da década de 1950, reaparecendo posteriormente, em 1958, mantendo-se em atividades até a segunda metade da década de 1960.

A exemplo de outros clubes de futebol de Camocim, o Ferroviário teve, também, diferentes fases em sua existência, sempre em consonância com a alternância de ventos favoráveis ao esporte preferido dos brasileiros. Nas duas décadas em que enfrentou desafios nos campos de futebol da Zona Norte, o *Ferroviário Sport Club* formou bons elencos, apresentando-se sempre com destaque nos torneios dos quais participou e contribuindo honrosamente com o Selecionado Camocinense em suas participações nos Campeonatos Intermunicipais de Futebol. Durante muitos anos manteve o seu próprio “campo de futebol”, onde realizava os seus treinos e, embora fossem instalações modestas, promovia jogos amistosos ou disputando o Campeonato Futebol Camocinense.

Aventuramo-nos a discorrer sobre nomes que figuraram nos quadros do nosso querido Ferroviário, mesmo incorrendo no risco de cometermos alguma injustiça com a omissão de nomes que merecem ser apresentados em qualquer fonte que se refira aos nossos craques do passado.

Inúmeros craques do Ferroviário, que em sua grande maioria pertenciam ao quadro de operários de nossa saudosa Estrada de Ferro, ainda brilham na memória dos desportistas camocinenses, citando-se o goleiro José Augusto Ferreira, o *Negão*, que era auxiliar de maquinista; o lateral-direito Edmundo de Matos, o *Didi do João de Matos*, que foi trabalhador de turma e, posteriormente, manobreiro; o beque-central Juvenil Ferreira Gomes; o *half-direito* ou armador Raimundo Nonato Loiola; o *Camaus*, que era carpinteiro; o *center-half* Sanclê Alves; o *half-esquerdo* Raimundo Epitácio de Sousa, o *Galucha*, que era carpinteiro; o quarto-zagueiro *Bicudo*, que, em outro período, defendeu as cores do Paraná; o ponta direita Francisco Xavier de Sousa, o *Mano*, que era auxiliar de maquinista; o meia-direita Valdir Uzi Maciel, que fez parte da Seleção Camocinense de 1963; o centro-avante Luiz Gonzaga Maciel de Lima, o *Gonzaga Maciel*, que era trabalhador de turma; o José Maria, irmão do ponta -direita *Mano*; o meia-esquerda Santos Pierre, que era carpinteiro; o Manoel Miranda, que tinha a alcunha de *Privat*; o ponta-esquerda José Ferreira Santiago, o *Mestre*; o goleiro Luiz Passos de Araújo, que era trabalhador de turma; o meia-direita Moisés, conhecido por *Pelé*, que era operário nas oficinas; o goleiro *Bel*; o lateral-esquerdo *Zeca Ruivo*; e o Pedro Pessoa, dentre outros.

Outros profissionais da ferrovia merecem destaque, não como atletas, mas como dirigentes ou colaboradores do Ferroviário, citando-se o senhor Francisco Pereira Macedo, ou *Chico Macedo*; o senhor José Uzi Maciel, mestre-de-linha, que era irmão do excelente meia-direita Valdir; o senhor José Bernardino, o popular “*Seu Duca*”, para exemplificar alguns fiéis torcedores e oportunos colaboradores, do tricolor da Estrada de Ferro.

O tempo atrelado a interesses contrários aos planos para o futuro da zona Norte, maliciosamente trouxe a decadência à nossa Estrada de Ferro. O seu declínio foi, aos poucos, arrefecendo o vigor de nossa economia, tendo em vista que outros fatores também contribuíram, simultaneamente, com o surgimento de novos

empecilhos, obstando o progresso de Camocim e da região Norte. O nosso inesquecível Ferroviário, também, sofreu a derrocada de sua estrutura de apoio e foi, paulatinamente, ressentindo-se da ausência de seus atletas e colaboradores, culminando com a total falta de condições de subsistir com dignidade, para continuar participando de competições, com a mesma altivez, de seus melhores anos. E assim, encaminhou-se para a sua dissolução.

Para os seus antigos torcedores e a sua grande legião de admiradores, o desaparecimento do *Ferroviário Sport Club* de Camocim, não apagará a sua trajetória vitoriosa e o seu nome permanecerá lembrado pela própria força de sua história.

Fonte: TRÉVIA, José Maria S. *Outros Tempos*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2010, p. 89-92.

3.7. O Silêncio dos Apitos

No entardecer sereno do galopar dos anos, com a alma tranquila e resignada, sou levado, vez por outra, nas madrugadas insones da vida, pelo incansável – e generoso- bonde que nos leva gentilmente a perdidas e remotas estações, no distante passado, para que eu possa trilhar novamente velhos caminhos tão conhecidos, na minha amada Camocim do Século XX, observando, cuidadosa e carinhosamente, com a mente e com o coração, tudo que se descortina em derredor nesta fascinante – e bela - paisagem.

Naquelas manhãs de uma luminosidade única, que nos cegava a vista se ousássemos infantilmente encará-la na sua total amplitude, em que o Sol descia um pouco do céu para ver mais de perto o espetáculo grandioso e solene do mar esverdeado lá embaixo, a tanger mansamente seus cavalos brancos, de puro cristal, na barra, aguardando pacientemente o primeiro navio do dia para levá-lo zelosamente ao Porto, cedinho eu saía, juntamente com meus irmãos, para a inesquecível *Escola de D. Mimi*, a dois quarteirões lá de casa, sem desgrudar um só instante os olhos curiosos do deslizar suave das canoas e das jangadas, que enfeitavam bucolicamente nossa baía de uma paz imensa indescritível.

Na algazarra feliz do reencontro de amigos, falava-se camaradamente das traquinagens do dia anterior e também de coisas triviais acontecidas. Sem prestar muita atenção aos colegas, voltava insistentemente o meu pensamento para o braço do Atlântico que nos abraçava, tentando adivinhar qual navio ancoraria no Cais - e nos encheria de júbilo. Daqueles imorredouros tempos idos, o *Aratanha*, o *Areia Branca* e o *Rio Piancó* revezavam-se costumeiramente em nos visitar. Agradecidos, recompensávamos, cada um deles, com o nosso bem mais valioso, com o nosso ouro branco – o sal.

Ao término da aula, com os ouvidos atentos ao primeiro ribombar do apito do gigante de aço, mal a professora se despedia de nós, alertando-nos *draconianamente* para o estudo criterioso das lições, arrumava desajeitadamente livros e cadernos - e meus pés voavam sobre as calçadas, levando-me, ileso, ao balaústre, para admirar as manobras que o navio fazia para o atracamento final. Que coisa linda, meu Deus!

À tardinha, depois de feitas religiosamente as tarefas escolares e de uma rápida incursão ao quintal amigo, para um dedo de prosa com as goiabeiras e sirigueliras, com uma alegria incontida a invadir-me o peito, dirigia-me, de um pulo, após o consentimento prévio de minha amada Mãe, à *Praça da Estação*, teimosamente colada à velha casa em que morávamos, a fim de ver o vai e vem das pessoas que aguardavam, ansiosas, a chegada do trem. Então, um apito longo – e nostálgico – se fazia ouvir, lá para as bandas do *Salgadinho*, anunciando a chegada de *Sua Majestade Imperial*. Como num passe de mágica, o local esvaziava-se de repente. Era um corre-corre, gritos, empurrões, todos acorrendo à *Gare*, cada um querendo o melhor ângulo de visão do *paquete*. Quando *ele* apontava no *Portão*, o alvoroço recomeçava mais fortemente. E aí, um apito saudoso reboava pelos ares, invadindo as dobras ocultas de nosso ser, deixando-nos extáticos e extasiados.

E assim uma sinfonia suprema - e inigualável- de apitos se fazia ouvir por toda cidade, ecoando límpida em nossos tímpanos, dia após dia.

O que foi feito, bom Deus, do trem e dos navios? Que maldição, Senhor, nos foi desgraçadamente imposta pelo destino? Por onde andam, Pai, os apitos plangentes que embalavam os nossos sonhos de menino?

Hoje, na quietude das manhãs, percorro calmamente as mesmas ruas de minha infância querida. Um silêncio sufocante dilacera-me amargamente a alma. Infelizmente, não há nada que eu possa fazer para fugir *dele*. O trem, *pobrezinho*, perdeu-se na bitola podre dos anos e na estupidez dos mandatários de outrora. Os navios, não sei por que, perderam definitivamente o rumo - e suas bússolas enferrujadas nunca mais nos encontraram. Que pena!

Para onde vou, carrego o fardo pesado das lembranças do passado.

Não sei por quanto tempo mais!

Fonte: Avelar Santos. 23/03/210.

Disponível em: <http://avelarsantos.zip.net/>



Figura 3. Trem à beira mar. Camocim-CE. Foto: Arquivo do blog Camocim Pote de Histórias, doravante CPH.

3.8 PEREIRA, Daniela Márcia Medina. *A Próxima Estação: Trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da Ferrovia.* Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal do Ceará. 2004. (p.56-9). Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp018998.pdf>

Resumo:

Este trabalho interpreta a memória de trabalhadores ferroviários aposentados do Ceará. Elaborado a partir do diálogo com diversas fontes, tendo como elemento central a História oral, tomada em conjugação com outras fontes como jornais associativos, textos literários e documentos do Ministério dos Transportes. Através da análise dessas fontes e do exercício de percorrer espaços e instalações da ferrovia no Ceará, fui entendendo que a memória do ferroviário aposentado opera no sentido de recompor e propor percursos que significam resistência e projetos que dão sentidos à velhice.

Trecho:

[...]

Logo depois do início das obras da estrada de ferro de Baturité, já se pensava ligação do município de Sobral a Camocim, esta, à época, o porto de referência da região Norte. As obras da estrada de ferro de Sobral começaram em março de 1879, antes mesmo que a estação de Baturité tivesse sido inaugurada. Estava sendo desenhado o traçado dos trilhos em solo cearense, que tem a cidade de Fortaleza como ponto central. Ela é o vértice de duas linhas, a Norte e a Sul, cujos traçados tiveram suas principais obras realizadas até os anos 1920. As obras iniciais para a estrada de Sobral também provêm da verba para frentes de serviço. Apesar da euforia com a chegada do progresso, materializado pela ferrovia, houve quem achasse impróprio ou precipitado seu traçado. A Sobral-Camocim foi criticada por razões técnicas¹¹, e inspirou críticas severas, como a de Antônio Bezerra, que, em 1884, visitou a região Norte do estado e registrou sua impressão sobre o projeto da Estrada de Ferro de Sobral:

Estrada de ferro de Sobral!

Aquilo significava para mim a última palavra da vaidade humana, a ostentação caprichosa da falta de patriotismo, a impunidade do extravio de dinheiros públicos sob fútil motivo, o ridículo mais cruciante aos sacrifícios de um povo inconsciente de seus direitos! Adiante me encarregarei de provar o que vem a ser aquele luxo de despesa, aquela gargalhada de escárnio modulada em escala ascendente, desde Camocim até Sobral, que nem o futuro, com todas as suas promessas de grandeza será capaz de emudecer. Presentemente contento-me com dizer que não conheço nesta

11 Um artigo publicado jornal *Pedro II*, nov, 1878 sugeria o traçado Acaraú-Marco-Sobral.

Província nada mais inútil, nem mais ilusório, que aquela grande mentira escrita em 131 quilômetros de trilhos de ferro. Não me engano e duvido que os homens profissionais, em quem palpito no coração resto de amor da pátria, sejam capazes de me contestar seriamente¹².40

As palavras ácidas de Antônio Bezerra dão margem à questão: foi precipitada a construção daquelas estradas? Em que medida era um "luxo de despesa"? Outro fator que lança novos significados ao texto de Antônio Bezerra é o fato de a referida estrada ser ameaçada de desativação poucos anos depois de seu cinquentenário, o que para uma obra ferroviária, cujos custos são recuperados a longo prazo, significa malogro. Curioso é observar que nem a possibilidade de sucesso seduzia o crítico, que considera tão discrepante a ideia a ponto de achá-la imprópria, mesmo que com o tempo viesse a construção da Estrada de Ferro de Sobral se proveitosa. Quando em 1908 foi encampada a ideia de prolongamento da Sobral-Camocim até Crateús, a chegada do Engenheiro João Tomé e de uma comitiva de autoridades deu a dimensão dos significados sociais e dos desdobramentos que a implantação de uma ferrovia poderia atingir. Aqui transcrevo um trecho de artigo escrito em exaltação ao ilustre engenheiro. Seu conteúdo me estimulou a imaginar sobre o quanto de " vaidade humana e ostentação caprichosa" não estariam impregnando o ar.

Ao passar o navio pelo morro "Testa Branca", foi o ilustre viajante saudado com uma salva de 21 tiros, tendo desembarcado debaixo de rijo fogueatório e ao som dos acordes da banda de música "Euterpe Sobralense". Nesse artigo, intitulado "Dr. João Thomé - chegada", dá-nos Vicente Loiola o programa completo das festividades do dia que incluíram, além da recepção no pôrto, um banquete ao meio-dia e um sarau no edifício da estação central. E, curiosidade graças à qual podemos comprovar o grau de finura da sociedade local àquela época, cita o cardápio do banquete, de uma variedade rara em nossos dias: mais de dez pratos, incluindo creme de aspargos, salada de camarões, torta de pombos, várias qualidades de galinha, carneiro com legumes, peru, fiambre, sobremesas variadas além de champanha, vermute, licores e conhaque¹³.

Entre bandas de música e concorridos eventos públicos, a ferrovia adentra o Ceará. O creme de aspargos nem sempre estava no cardápio, mas o gosto pela ostentação técnica era certamente mais inebriante que o melhor champanha. Enquanto gozava de sua fase de expansão, a ferrovia acumulou diversas funções como o serviço de correio e telégrafos, entrega sistemática de encomendas, jornais e correspondência. Além de uma rotina criada em torno das chegadas e partidas dos

12 BEZERRA, Antônio, *Notas de Viagem*, Fortaleza, Imprensa Universitária, 1965.

13 TÁVORA, Fernandes. Dr João Thomé Saboya e Silva. *Revista do Instituto do Ceará*. v.88 Jan/dez 1970p 156-167.

trens. O trabalho na ferrovia e a capacidade de lidar com seu equipamento ganhavam importância dada a novidade da tecnologia e sua função que mesclava transporte e comunicação.



Figura 4. Estação Ferroviária de Camocim. Fonte: Arquivo Assis Lima.

3.9. FERREIRA, JORGE Luiz Lima. *Entre caminhos e lugares do livro: gabinetes de leitura na região norte do Ceará (1877-1919)* Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal do Ceará. 2011. (p.29-30).

Disponível em:

http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/2905/1/2011_Dis_JLFLima.pdf

RESUMO

Este trabalho busca apresentar a trajetória dos gabinetes de leitura fundados nas cidades de Sobral, Granja, Ipu, Camocim e Viçosa, a partir da consulta a jornais, livros de memórias e entrevistas. Procura também analisar o processo de constituição dos acervos dos gabinetes de leitura de Ipu e Camocim, cujo paradeiro foi possível identificar. A partir deles, buscamos discutir a constituição de uma rede de comunicação configurada em torno da circulação do objeto livro pelas cidades da região norte do Ceará, reconstituindo os caminhos percorridos desde os locais de produção e publicação, passando pelas livrarias localizadas nos principais centros distribuidores do comércio livreiro nacional até a chegada aos leitores e aos acervos dos gabinetes de leitura da região norte do Ceará. Neste esforço, procuramos evidenciar a existência de estabelecimentos ligados à venda de livros na região, apontando as firmas comerciais como importantes pontos de distribuição de livros didáticos, manuais litúrgicos e textos devocionais e, mais raramente, obras literárias – romances. As tipografias também se apresentam como pontos de distribuição e

produção de livros na região. Ao fim, discutimos a inserção dos gabinetes de leitura na memória local. Palavras-chave: memória local, gabinete de leitura, livro, região norte do Ceará.

Trecho:

[...]

Em 1879, a construção da Estrada de Ferro de Sobral adota Camocim como ponto de partida dos trilhos. Ali foi construída a bela Estação da Estrada de Ferro de Sobral – ainda hoje preservada – bem como os prédios que seriam ocupados pelas oficinas mecânicas, onde eram feitos os trabalhos de montagem e manutenção das locomotivas. Também foram construídas residências para os altos funcionários da ferrovia – diretores, agentes, engenheiros, contadores, etc. – e a grande “gare”, ou seja, um imenso galpão onde as locomotivas “estacionavam”. Ali ficava o ponto final dos trilhos propriamente dito. Este conjunto fica vizinho às docas, onde os paquetes faziam o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, os quais eram recambiados para o trem e vice-versa.

A paisagem de Camocim é marcada pela presença do manguezal que ladeia as margens da foz do rio Coreaú. A produção de pescado para exportação ainda hoje constitui uma atividade importante na cidade. Mas, no período que interessa à pesquisa, Camocim encontrava-se em pleno desenvolvimento graças à sua posição de entroncamento entre a via férrea e a via marítima.

Para se ter uma ideia da importância de Camocim no período, basta considerar que a ligação entre as pequenas cidades e vilas da região norte e a capital do estado era feita por terra e mar, ou seja, por meio da estrada de ferro e dos vapores que navegavam pelo litoral da região Nordeste. Desta forma, Camocim recebia vapores oriundos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Fortaleza, São Luís, Parnaíba, etc.

A presença dos trens e sua interseção com os navios contribuiu para que Camocim se tornasse um pequeno centro cosmopolita como, de resto em menor grau, acabou por ocorrer com as demais cidades alcançadas pelos trilhos da ferrovia sobralense.

Com a desativação do ramal da Estrada de Ferro, Camocim perdeu muito de sua conexão com as demais cidades da região, permanecendo mais ligada a Granja e as pequenas cidades que se colocaram entre ela e Sobral. O turismo de praia atualmente contribui para que Camocim experimente certo adiantamento em relação às suas vizinhas. Apesar das vicissitudes da política partidária, respira certo ar de cidade turística, ostentando hotéis, resorts e toda uma estrutura voltada para a recepção ao visitante estrangeiro.

É oportuno salientar que a história da “Fábrica de Sobral” continuará visceralmente ligada ao dessa ferrovia, mesmo quando cessar esse arrendamento, em 1909, sobretudo, quando, através de prolongamentos, ela passar por Crateús (em 1912), pela Ibiapaba (em 1918), até atingir a Estação de Oiticica, na fronteira com o Piauí (em 1932), o que expandirá e consolidará a ação polarizadora de Sobral sobre o Oeste cearense e vastas regiões do Piauí e Maranhão (ANDRADE, 1974).

Ao mesmo tempo que arrendava a “Estrada-de-Ferro de Sobral” a Ernesto Deocleciano, o Governo Federal lhe concedia o agenciamento do “Lóide Brasileiro”, no porto de Camocim, e duplicava o número de navios a servirem àquele porto. Para explorar essa atividade, ele constituiu a firma “Albuquerque & Cia.” (LUSTOSA DA COSTA, 1987; AMARAL, 1949). Na época em que se tornou agenciador do “Lóide Brasileiro” em Camocim, Ernesto Deocleciano adquiriu grandes salinas em Chaval, que pertencia, então, ao Município de Granja (AMARAL, 1949).

Disponível em: https://www.institutooceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/2013/06_Arto6-ErnestoDeocleciano.pdf

3.11. Diário do Congresso Nacional. Terça-feira, 15 de março de 1977, p. 0705.



Figura 6. Discurso do Deputado Ernesto Gurgel Valente sobre a extinção do Ramal Ferroviário Sobral-Camocim. Diário do Congresso Nacional. Seção I. Terça-feira, 15, março de 1977.

Terça-feira, 15 de março de 1977 DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL (SEÇÃO I) 0705

O SR. ERNESTO VALENTE (ARENA – CE. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, segundo notícias que acabo de receber do Ceará, a Rede Ferroviária Federal teria ordenado a paralisação dos trens mistos entre as cidades de Camocim e Sobral. Tal medida causou, como não poderia deixar de ser, grande insatisfação nas populações servidas pela antiga Estrada de Ferro de Sobral, que atende aos Municípios de Camocim, Granja, Martinópole, Uruoca, Senador Sá, Massapê e Sobral com aproximadamente 140 mil habitantes.

Trata-se realmente, de ferrovia da maior importância para o desenvolvimento daquela região. Inicialmente ligando Camocim a Crateús, posteriormente foi estendida até Fortaleza, por intermédio de ramal que uniu Sobral à Capital. No entanto, jamais o trecho Camocim a Sobral foi considerado ramal, senão a própria estrada.

Sr. Presidente, quando se impõe a adoção de providências visando à economia de combustíveis, não faz sentido medida dessa natureza. Admito, até, que aquele trecho seja deficitário, conforme concluiu a RFFSA baseada em estudos efetuados pela empresa TRANSPLAN.

O nordeste é uma região pobre. A Rede Ferroviária Federal S.A. deveria atentar para os ramais altamente deficitários em outras regiões do País, deixando de lado os pequenos déficits do sofrido Ceará. Que representa para a RFFSA o déficit causado pelo trecho Camocim-Sobral? Não passa de um grão de areia comparado com as dunas das praias do Nordeste.

Sr. Presidente, desejo formular, nesta oportunidade, em meu nome, no da população dos Municípios mencionados e no da bancada cearense com acento nesta Casa, veemente apelo ao Presidente da RFFSA, Coronel Stanley Baptista, e ao próprio Ministro Dyrceu Nogueira, dos Transportes, para que determinem a sustentação da prejudicial medida, a fim de que o assunto seja reexaminado em profundidade, tendo em vista as suas repercussões altamente negativas.

Finalizando, Sr. Presidente, passo a ler, para que conste de nossos Anais, artigo publicado no jornal O Povo, de Fortaleza, sob o título “Em Defesa do Ramal”:

“A anunciada decisão da Rede Ferroviária Federal de extinguir, por medida de economia, a partir do dia 15 do mês em curso, o tráfego de passageiros no ramal Sobral-Camocim vem sendo recebida com estranheza em consideráveis setores da opinião pública. Essa estranheza decorre principalmente do fato de que a providência é anunciada no momento em que a RFFSA é naturalmente compelida a assumir maior participação no esforço para reduzir as despesas do País com consumo de combustíveis, principalmente a gasolina, através de uma oferta mais competitiva de transporte ferroviário tanto para cargas quanto para passageiros.

Não falta mesmo quem afirme que, em face das restrições impostas ao consumo de gasolina, e por consequência, ao tráfego rodoviário, abre-se ampla perspectiva de utilização das ferrovias como alternativa para os deslocamentos a menores custos de mercadorias e passageiros. Admita-se, para argumentar, que o ramal seja, no

momento, deficitário. Mas será que esse déficit, com a maior utilização dos seus vagões e carros para o transporte de cargas e pessoas, até em decorrência do previsto – e inevitável – agravamento dos preços dos fretes e das passagens nos transportes rodoviários, não será dentro em pouco superados?

Não é só isto. Temem também as lideranças empresariais de Sobral e Camocim que a extinção dos trens de passageiros seja apenas o primeiro passo para a extinção do próprio ramal, dando-se, com isto, continuidade a uma prática que tem sido bastante criticada porquanto conflita com o imperativo, derivado da própria crise do petróleo, de se conferir ao trem maior participação nos transportes de massas? Se tal acontecesse uma considerável faixa do litoral norte do Estado, que tem na pesca e na indústria extrativa do sal as suas principais atividades econômicas, entraria num processo de debate. E isto deve ser evitado a todo custo.

A reação suscitada pela decisão da RFFSA entre líderes da comunidade de Sobral e Camocim parece-nos justa e procedente, sendo secundada pelo Governador do Estado.”

Era o que tinha a dizer.

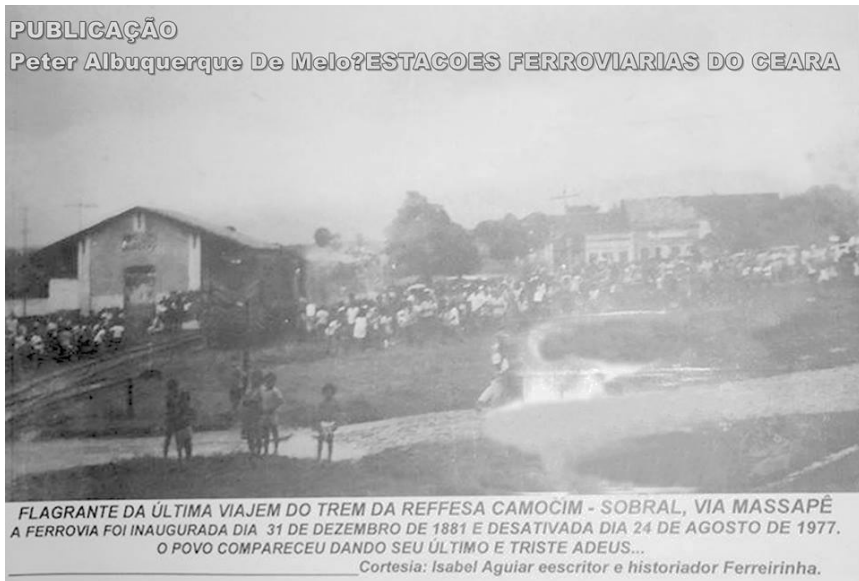


Figura 7. Estação de Massapé. 1977.

3. 12. Diário do Congresso Nacional. Seção II. Quarta-feira, 02 de abril de 1980.P. 687-88.



Figura 8. Discurso do Senador Mauro Benevides. Diário do Congresso Nacional. Seção II. Quarta-feira, 02 de abril de 1980.P. 687-88.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) – Concedo a palavra ao Senador Mauro Benevides.

O SR. MAURO BENEVIDES (CE. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Na legislatura passada e também na Sessão Legislativa de 1979, tive oportunidade de trazer a tribuna, neste plenário, problemas vinculados à Rede Ferroviária Federal e, mais especificamente, à atuação desta empresa no Estado do Ceará. Reportei-me, seguidamente, ao tema relacionado com a supressão do ramal ferroviário Sobral-Camocim, numa decisão estranha e revoltante, adotada numa hora em que a crise energética já assumiu contornos graves e preocupantes.

Recordo-me de que, no ano de 1978, os eminentes Senadores Virgílio Távora e Wilson Gonçalves estiveram solidários conosco no protesto incisivo e veemente que fizemos, reclamando do então Ministro dos Transportes Dirceu Nogueira e do Presidente da Rede Ferroviária Federal a reformulação daquela decisão, que indignara todo o povo cearense, e, de forma especial, as suas lideranças empresariais e políticas. Toda nossa comunidade se rebelou, pacificamente, externando a sua insatisfação, o seu inconformismo diante de uma deliberação que significava prejuízo para mais de 130 mil cearense, que se seriam daquela ferrovia secular, cuja contribuição foi decisiva para o desenvolvimento sócio-econômico da região norte do Estado.

Cerca de 10 municípios, Srs. Senadores, eram servidos pelo ramal Sobral-Camocim: os municípios, além de Sobral, de Massapê, de Senador Sá, de Martinópolis, de Uruoca, de Granja, de Chaval e de Camocim, cujas populações ficaram privadas, de modo injustificável, daquele meio de transporte, exatamente porque a Rede Ferroviária Federal entendia que o ramal era reconhecidamente antieconômico.

Apelos foram feitos pela Assembleia Legislativa, pela representação parlamentar nesta e na outra Casa do Congresso, por todas as entidades representativas das classes produtoras, e as autoridades governamentais a que a matéria era pertinente se limitavam a dizer que estavam estudando as propostas encaminhadas e que talvez fosse possível a reativação do ramal Sobral-Camocim.

O Sr. Dirceu Cardoso (ES) – Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. MAURO BENEVIDES (CE) – Com todo o prazer, eminente Senador Dirceu Cardoso.

O Sr. Dirceu Cardoso (ES) – Nobre Senador Mauro Benevides, eu me recordo, ainda, na legislatura passada, quando V. Ex^a abordou o problema dos ramais antieconômicos e a extinção desse ramal Sobral-Camocim, e me recordo, também, do apoio que lhe deram os nobres senadores Virgílio Távora e Wilson Gonçalves. V. Ex^a tem sido um defensor, o arauto de todas as aspirações do seu Estado; todas elas têm passado, aqui, pelo crivo de sua apreciação, e, através de sua palavra, batendo na velha bigorna, ressonando aqui, neste plenário, para que elas se convertam em metal e possam ser realizadas pelo poder público. E me recordo quando V. Ex^a disse que a extinção desse ramal era o lado negativo da política do Governo, naquele tempo em que a crise do petróleo não era tão grave, mas V. Ex^a dizia que suprimir uma estrada de ferro e substituí-la por uma estrada de automóvel, em que o gasto do pneu, do carro e o consumo da gasolina eram enormes, era um contra-senso e era um paradoxo. E vejo hoje, três ou quatro anos depois, V. Ex^a voltar à mesma tese, trazer ao conhecimento da Casa o mesmo problema, hoje muito mais aceso do que ontem, porque o preço do petróleo, hoje, grita mais do que a sua palavra, e mais do que as reivindicações de dez municípios do Ceará. Portanto, parabênz V. Ex^a por essa manifestação do seu apreço e de seu cuidado de acompanhar, hora a hora, todas as reivindicações de sua terra e de sua gente.

O SR. MAURO BENEVIDES (CE) Muito grato a V. Ex^a, nobre Senador Dirceu Cardoso, por sua generosa e estimulante intervenção ao nosso discurso, dando o testemunho de que, vezes seguidas, estivemos na tribuna do Senado Federal defendendo essa reivindicação do povo cearense, mais precisamente de 130.000 ceostaduanos, que se beneficiavam diretamente do funcionamento do ramal ferroviário Sobral-Camocim.

Mas não é exatamente este, Sr. Presidente, o objetivo maior da minha presença na tarde de hoje, ocupado atenção do Senado Federal, nós aguardamos - e os cearense são sempre muito pacientes - a manifestação do Ministério dos

Transportes para o deslinde deste problema que parece realmente insolúvel, diante da insensibilidade dos órgãos governamentais competentes, que entenderam desativar o ramal ferroviário que há 100 anos vinha servindo a numerosas cidades da zona Norte do meu Estado, numa decisão reconhecidamente extemporânea, porque posta em prática numa hora em que a crise energética passou a angustiar o mundo inteiro.

Mas, dizia eu, Sr. Presidente, que venho à tribuna hoje para dar conhecimento a esta Casa de uma perspectiva muito desfavorável para o sistema ferroviário do Estado; é que, na semana passada, a diretoria da Rede Ferroviária Federal, reunida em Recife, apresentou um organograma através da qual a antiga Rede de Viação Cearense estaria ainda mais aviltada no que diz respeito à sua autonomia administrativa, subordinada que é à Segunda diretoria, localizada no Recife.

A nossa antiga Rede, Sr. Presidente e Srs. Senadores, tem tido um desempenho operacional dos mais elogiáveis, graças à competência de seus engenheiros à dedicação dos seus funcionários administrativos e, sobretudo, ao espírito público dos ferroviários de todas as especializações, mais, mesmo assim, a chefia da RFFESA numa decisão inexplicável, promoveu a subordinação da Rede Cearense à Segunda Diretoria, no Recife – decisão altamente desestimulante, contra a qual se têm insurgido as lideranças políticas e empresariais do meu Estado. E hoje, ao trazer este fato, ainda pendente de decisão final por parte da Rede Ferroviária Federal, o que desejo é apelar para o Sr. Ministro dos Transportes e, quem sabe, até mesmo para o Senhor Presidente da República, no sentido de que restabeleça aquela projeção e aquele prestígio de que desfrutava a antiga Rede de Viação Cearense, com a sua transformação em Superintendência Regional, englobando, além do Ceará, os Estados do Piauí e Maranhão. Se isto, realmente, viesse a ocorrer restabelecer-se-ia o anterior e merecido status hierárquico despontado pela Rede de Viação Cearense, que passaria a dispor de melhores condições para continuar a trabalhar em favor do povo cearense, estendendo, também, a sua atuação pelos Estados do Piauí e do Maranhão.

Mencione-se, Sr. Presidente, que, nestes últimos dez anos, a nossa Superintendência, já foi Superintendência Autônoma, já foi Divisão Operacional e, hoje, está restrita meramente a uma Superintendência de Produção subordinada a Pernambuco. Essa subordinação, é bom que se repita, Sr. Presidente, enfraquece a estrutura interna da Rede de Viação Cearense e, de certa forma, representa, como já disse há poucos instantes, o aviltamento do sistema ferroviário global do Nordeste.

O jornal O Povo, Sr. Presidente, na sua edição de segunda-feira passada, aborda este momentoso assunto, acentuando numa notícia de quinta página.

“As ferrovias cearenses estão sofrendo progressivas reduções em sua extensão, campo de atuação, e conseqüentemente nas suas atribuições. Já foram extintos os ramais de Orós, Cariús, Sobral e

Camocim, já houve transferência de locomotivas para Bahia e Maranhão, e a subordinação administrativa da chamada Regional do Nordeste, com a centralização, no Recife, de todos os órgãos administrativos, inclusive de orçamento de compra. Com isto é Pernambuco quem toma as decisões, distribuindo as dotações orçamentárias conforme as conveniências.”

E, mais adiante, diz a notícia do jornal *O Povo*:

“As consequências de tal regionalização em Recife são as piores possíveis para o Ceará, que deve ao comércio local cerca de 15 milhões de cruzeiros do exercício de 1979 e não tem previsão para saldar a dívida. O seu superintendente de produção somente pode assinar contas de 20 mil cruzeiros, e uma firma local já pediu a penhora de bens da ferrovia para garantir seus créditos e outra firma quer tomar uma camioneta ainda não paga e comprada à vista. O descrédito da ferrovia cearense chegar até o ponto que, há poucos dias, foi aberto uma concorrência para construção de muros de proteção aos trens suburbanos, com verba do EBTU já depositada em banco, no valor cinco milhões, e não apareceu um só concorrente.

Tudo isso agride o tão respeitável passado da Rede Ferroviária do Ceará, dentro do âmbito da RFFSA e entre os seus usuários. E agride mais ainda quando os números mostram que os seus índices operacionais foram os melhores, da Bahia ao Maranhão. Por que então a ameaça de rebaixamento? A pergunta está ecoando nos meios ferroviários cearense. É o apelo final: Morreu o nosso prestígio político-administrativo?”

É esta a indagação, Sr. Presidente, na notícia do jornal *O Povo*, de 24 de março 1980, com o enfoque de um assunto que vem sensibilizando as lideranças políticas e empresariais do meu Estado.

O Sr. José Lins (CE) – V. Ex^a permite um aparte?

O SR. MAURO BENEVIDES (CE) – Concedo o aparte a V. Ex^a, nobre Senador José Lins.

O Sr. José Lins (CE) – Sou testemunha, nobre Senador Mauro Benevides, da dedicação e da competência dos servidores da Rede de Viação Cearense. Acompanho o trabalho desses homens de longa data e, pelos relatórios que conheço da atuação da Rede, estou informado de que o comportamento administrativo e técnico desses homens têm sido dos melhores possíveis, inclusive com a elevação dos rendimentos de transportes de toda natureza da Rede de Viação Cearense. Ao ouvir a palavra de V. Ex^a, solidarizo-me com a sua posição e apelo, juntamente com V. Ex^a, ao Sr. Ministro dos Transportes, para que S. Ex^a reanalise essas medidas que estão sendo estudadas, algumas das quais já foram adotadas para a Rede. Não se justifica, realmente, que a Superintendência da Rede de Viação Cearense fique subordinada a Rede do Recife, de vez que o seu campo é amplo, podendo ela gerir a administração na empresa, pelo menos em três Estados da Federação. A impressão que tenho é que o assunto é de

tal modo, de tal importância que deve ser levado, diretamente, ao conhecimento do Sr. Ministro dos Transportes, para que se reanalise o assunto e se tome a solução adequada aos interesses do Ceará. Muito obrigado a V. Ex^a.

O SR. MAURO BENEVIDES (CE) – Expresso a V. Ex^a os meus agradecimentos, nobre Senador José Lins, pela solidariedade que empresta a esta reivindicação das classes empresariais do nosso Estado, para que a Rede de Viação Cearense fique melhor situada dentro da estrutura administrativa da Rede Ferroviária Federal. A posição de V. Ex^a, agora externada no Plenário do Senado Federal, evidencia, à sociedade, a sintonia com que atuam nesta Casa os representantes do povo cearense em tudo aquilo que diz respeito ao interesse da comunidade que representamos.

Portanto, Sr. Presidente já agora, com apoio do eminente Senador José Lins, quero deixar consignado aqui, o nosso apelo dentro de dois objetivos primordiais: primeiro, para que a RFFSA crie uma superintendência regional com sede em Fortaleza, englobando os Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, e imediatamente, porque, já decorrido o primeiro semestre do exercício de 1980, promova assinatura de novos convênios nos quais estejam definidos os recursos, e recursos ponderáveis, para a continuação dos programas de transporte suburbano que beneficia, hoje, 300 mil passageiros/mês no Estado do Ceará. Há, inclusive, uma previsão orçamentária de 200 milhões de cruzeiros para esse metrô de superfície que iria de Fortaleza até o distrito de Maracanaú e esperamos se estenda até o município de Pacatuba, de onde também estão sendo formuladas reivindicações à direção da Rede Ferroviária Federal, no Ceará.

Eram esses os dois apelos básicos que desejava, neste instante, transmitir à diretoria da Rede Ferroviária Federal, ao Sr. Ministro dos Transportes, ao lado daquele outro, bem mais antigo, que é a reativação do ramal ferroviário Sobral-Camocim. (Muito bem!)



Figura 10. Ponte Metálica sobre o Rio Coreaú. Granja-CE. Fonte: IBGE,

2.13. Estrada de Ferro de Sobral. Anuario Almanack Laemmert.

ESTADO DO CEARÁ		D-41
<p>Julio Cicero Monteiro. José Joaquim de Oliveira Pra- cedes. Antônio Sampaio Torres. José Maximiano Brasil.</p> <p><i>Escolas publicas:</i> Sexo masculino: D. Maria Car- olina Brandão Coia. Sexto feminino: D. Heracilia Theo- dora de Sá Calçada</p> <p><i>Escolas mixtas:</i> Sexo masculino. D. Ângela Ferreira Colyer. D. Francisca de Castro Píalho.</p> <p><i>União Catolica:</i> Igreja matriz, sob a invocação de Senhor Bom Jesus dos Navegantes. <i>Vigário:</i> José Augusto da Silva. <i>Segretario:</i> Francisco das Chagas Campos.</p> <p><i>Igreja e irmandade do Sagra- do Sacramento e em projecto a Confraria do Senhor Bom Jesus dos Navegantes.</i> Funciona regu- larmente e Apellido da Gra- ção do Sagrado Coração de Je- sus.</p> <p>COLLEGIO JOSÉ DE ALENCAR <i>Director:</i> José Telles de Sousa. Ha ao interior do municipio duas escolas municipaes.</p> <p>ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL. Linha em trafego: extensaõ, 216,280 kilometro. <i>Fiscal do governo:</i> Dr. Carlos Per- digão da Silva Monte. <i>Director:</i> Dr. João Thomé de Sa- boya e Silva. <i>Chefe do trafego:</i> Vicente Saboya de Albuquerque, cor. <i>Agente da estação central:</i> Anto- nio Luiz de Aguiar. <i>Conferente:</i> Alexandre Carlos de Vasconcellos. <i>Telegraphista:</i> Antonio Horacio de Vasconcellos. <i>Almoxarife:</i> José Severiano Mo- rel.</p> <p>Reciprocatorio Central <i>Secretario:</i> José Joaquim d'Oli- veira Paesades. <i>Contador:</i> Zefirino Celso de Car- valho Monte.</p> <p>COMPANHIA DE NAVEGA- ÇÃO A VAPOR Linhas regulares: Companhia Vernambucana: Al- buquerque & C^{as}, agentes.</p>	<p>Companhia Maranhense: Viuva Thiers, agente. Linha directa de Manaus a Ca- macã: Nicolau & Carneiro agentes.</p> <p>AGENCIA PO-TAL <i>Agente:</i> D. Rosa da Silva Aguiar, agencia, rua do Estado. <i>Correio:</i> Waldemiro Pereira Vianna. Ha expedico de malas por vias terrestre e maritima.</p> <p>SALUBR PUBLICA <i>Delgado de hygiene:</i> Dr. João Ni- colas Ferreira Cavalcanti. <i>Encarregado do serviço sanitario:</i> Francisco Nelson Chaves.</p> <p>SOCIEDADES BENEFI- CIENTES Mutualidade Camocim, fun- dada em dezembro de 1902. Em projecto: «Protectora Na- cional».</p> <p>BANDA DE MUSICA Philarmonica Camocim. <i>Mestre:</i> Francisco Lopes da Silva.</p> <p><i>Alfabetizao:</i> Lawrence Fernandes de Almeida Ursulino Lopes.</p> <p><i>Agrupado:</i> Antonio de Albuquerque, João Augusto de Athayde, Loureiro Barbosa & C^{as}.</p> <p><i>Barbista Ribeiro:</i> Raymundo Ri- beiro. <i>Biker:</i> Salto Aparecida, de Ze- ferino, C. de S. Motas e Ge- vasi Trevis.</p> <p><i>Companhia de commercio e construcção</i> Albuquerque & C^{as}. Nogueira & C^{as}. Viava Thiers & C^{as}.</p> <p><i>Novidade:</i> Belaquino Corde de Araujo, J. Adonia & C^{as}, com correa chapeas e com esse illal no Pate, rua Nova de Sant'Anna 31, B.</p> <p><i>Secretario de Carvalho:</i> Severino Martins de Athayde. <i>Hotel Perales:</i> José Perales Ube- da.</p> <p><i>Mercatoria:</i> J. Pompeu Carneiro. <i>Padaria:</i> Antonio José de Píalho. <i>Central:</i> João Manoel Parente, João Nicolas d'Oliveira. <i>Pharmacia:</i> Aureliano Ferreira Guimarães, Julio Guimaraes.</p>	<p>CAMPO GRANDE — Municí- pio, pertencente a comarca de S. Ferdinando; comprehendendo os distri- ctos da villa de Campo Grande e Santa Cruz. Populacão 1900 habi- tantes, com 44 electores (1900).</p> <p><i>Intendente municipal:</i> Clino de Oliveira Memória, cor. <i>Subdele:</i> Jeronymo de Oliveira Memória.</p> <p><i>Supplente do juiz substituto secun- dario:</i> 1.º Hilabrande Ribeiro d'Oli- veira. 2.º vago. 3.º vago.</p> <p><i>Ajudante do procurador da repub- lica:</i> Antonio Alves da Rocha.</p> <p>CAMPOS SALLES — (antiga Nova Roma). Municipio, pertencente a comarca de Assaré; comprehen- dendo os districtos da villa de Campos Salles, Poco da Peira e Berti. Populacão 1900 39.000 habitantes, com 576 electores (1900).</p> <p><i>Intendente municipal:</i> Tiborcio Bento de Sousa. <i>Taxista:</i> Manoel Alves de Mo- raes.</p> <p><i>Supplente do juiz substituto secun- dario:</i> 1.º Francisco Ferreira de Andra- de Moura. 2.º José Francisco de Sousa Lacer- da. 3.º Joaquim José de Lima.</p> <p><i>Ajudante do procurador da repub- lica:</i> João Henrique da Silva Lima.</p> <p>CANINDÉ — Comarca; com- preendendo os termos de Canindé e Pentecostes; municipio de Canin- dé, que comprehendendo o districto da villa do mesmo nome, foi fundado no seculo XVIII, em missão es- pacial dos Indios Canindés; limi- ta-se ao norte pelo municipio de Pentecostes; ao norte pelos de In- tariú, Coste Matumã e Pacoy, ao sul pelo de Quataramirim e Quatadá e ao oeste pelos de Santa Otilia e S. Francisco; tem 124 kilometros de norte ao sul e 120 kilometros de extremo de Itape a oeste, com uma popu- lacao de cerca de 10.000 habi- tantes, com 442 electores (1900).</p> <p>ADMINISTRACÃO MUNI- CIPAL <i>Intendente municipal:</i> Leoncio Xa- vier Macabryra, cor. <i>Vereadores:</i> <i>Presidentes:</i> Dr. Francisco Pires Barroca. <i>Vice-presidentes:</i> A. Santiago de Oliveira.</p>

Figura 11. Estrada de Ferro de Sobral. Anuario Almanack Laemmert. 1909, p. 268.

O recorte do Anuario Almanack Laemmert. 1909, (figura acima) traz o corpo administrativa da Estrada de Ferro de Sobral naquele ano. Segue abaixo a transcriçõ:

ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

Linha em trafego: extensõ 216,280 kilometros.
Fiscal de governo: Dr. Carlos Perdigão da Silva Monte.
Director: Dr. João Thomé de Saboya e Silva.
Chefe de trafego: Vicente Saboya de Albuquerque, cor.
Agente de estação central: Antonio Luiz de Aguiar.
Conferente: Alexandre Carlos de Vasconcelos.
Telegraphista: Antonio Horacio de Vasconcelos.
Almoxarife: José Severiano Morel.



*A Estrada de Ferro de Sobral
no Blog "Camocim Pote de Histórias"*

Desde 2011 que tivemos e mantemos a ideia de um blog na internet voltado especificamente para a recuperação da história de Camocim. Desta forma, o *Camocim Pote de Histórias* nasceu com essa missão de socializar nosso conhecimento sobre o município que se acumulou com a nossa trajetória acadêmica e se gera diariamente com a pesquisa incessante.

Neste sentido, várias temáticas foram se desenvolvendo ao longo do tempo através dos textos postados, criando-se séries históricas - nominadas ou não, como por exemplo, *Setembro Camocim*, onde empreendemos um esforço maior de postar o maior número de matérias, no intuito de subsidiar os trabalhos escolares que são demandados justamente neste período onde se comemora a nossa emancipação política. Além dessa série, outras se constituíram como *A Educação em Camocim*; *Parlamentares de Camocim*; *Camocim nas páginas dos jornais*; *Camocim nos Livros*; *Abril Pinto Martins*, dentre outras.

Deste modo, qualquer informação encontrada num documento, qualquer foto que chegue às nossas mãos que se refira à Camocim, logo é analisada, contextualizada e postada no blog, com textos curtos ou médios para suprir o desejo de conhecermos nosso passado.

Por outro lado, a própria tradição histórica do município elege temas que são recorrentes e aparecem constantemente nas postagens do blog, como o caso da Estrada de Ferro de Sobral, os ferroviários, a extinção do ramal, o patrimônio ferroviário, as atividades econômicas proporcionadas pela ferrovia e o porto, dentre outros aspectos pertinentes. Para a compilação desta obra, relacionamos todas as postagens relacionadas com a temática do livro, que vão desde fevereiro de 2011 à abril de 2017, num total de 32 postagens.

Atualmente, o blog *Camocim Pote de Histórias* já foi visto por mais de 107.000 visitantes e acessado por internautas de mais de 70 países. Para finalizar, reproduzimos o texto inicial, esperando que os leitores possam gostar deste passeio pelos trilhos de nossa história:

Amigos e conterrâneos camocinenses, a gente só dar o que tem. Quando pensamos editar um blog, este foi o pensamento: doar todo nosso esforço na construção de uma ferramenta como esta para a divulgação pura e simples da nossa história. Contudo, essa é uma oportunidade de todos participarem desta empreitada, seja comentando, sugerindo, corrigindo e, efetivamente, participando dessa grande viagem que a História nos proporciona. Que nosso “POTE” nunca encha e sacie a todos!!!

4. A Estrada de Ferro de Sobral no blog “Camocim Pote de Histórias”.

Sábado, 19 de fevereiro de 2011.

DA VELHA MARIA FUMAÇA AO ÚLTIMO TREM - UMA CRONOLOGIA DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

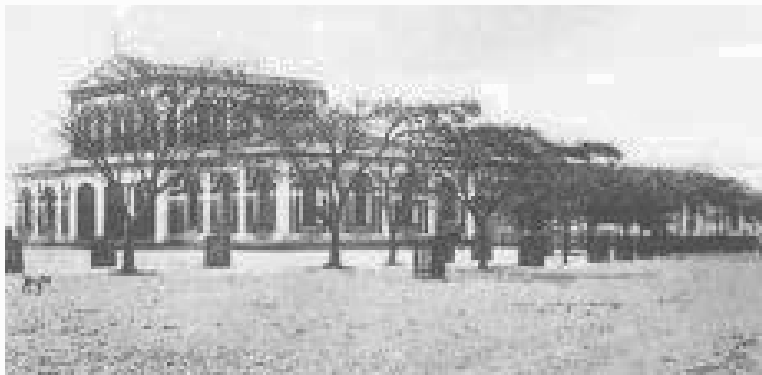


Figura 13. Estação Ferroviária de Camocim. Foto: Domínio público.

CRONOLOGIA DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL.

Uma boa história é bem mais complexa do que uma boa cronologia. Neste sentido, o post tem o objetivo de registrar os principais momentos deste espaço do trabalho que por quase um século foi a mola econômica da região. Contudo, muito desta história precisa ser contada ainda, principalmente por quem a vivenciou e sofreu os seus reflexos. Por enquanto, ofereço um roteiro cronológico no sentido de despertar outras histórias, afinal, nosso "pote" surgiu para isso e não transborda nunca quando o assunto é história. Bom domingo para todos!!!!

01/06/1878 - O Conselho de Estado, presidido por João Lins Cansanção de Sinimbu, envia mensagem anexada ao Decreto nº 6.918, que autorizava o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité a construção da Estrada de Ferro de Sobral, visando minorar os efeitos da seca de 1877 em socorro dos flagelados da região.

19/06/1878 - Assinatura do Decreto nº 6.940, considerava a Estrada de Ferro de Sobral de estrada geral, autorizando os estudos e construção por conta do Estado.

30/06/1878 - Foi batida a primeira estaca inaugurando os serviços de exploração da Estrada de Ferro de Sobral em Granja.

14/09/1878 – Início dos trabalhos de construção da linha férrea na 1ª seção, Camocim – Granja.

26/03/1879 – Inauguração do assentamento dos trilhos da ferrovia pelo Presidente da Província Dr. José Júlio de Albuquerque Barros.

24/07/1878 – Entrada do Vapor Guará no Porto de Camocim, trazendo engenheiros e materiais para a construção da ferrovia.

05/08/1878 – Início dos estudos para a construção da Estrada de Ferro de Sobral.

24/12/1879 até abril de 1880 – Deram entrada do Porto de Camocim os seguintes navios, trazendo materiais para a construção da ferrovia, procedentes da Antuérpia: *Linnea, Mathilde, Kongsberprod, Sophia Polly and Emily, Hansa, Scotia, Ross, Flid, Agar e Kronose*.

28/01/1888 – Procedente da Filadélfia a barca inglesa *Fayre Belle* aportou em Camocim trazendo 5 locomotivas e 52 carros, descarregando todo o material em 17 dias.

21/02/1880 – Assinatura do Decreto N° 7.655 autorizando estudos definitivos para construção da EFS.

19/10/1880 - *Idem*.

15/01/1881 – Inauguração do primeiro trecho Camocim-Granja com extensão de 24,5 Km e as duas estações das respectivas cidades.

14/03/1881 – Inauguração da Estação de Angica (Martinópole). 43,7 Km.

02/07/1881 – Inauguração da Estação de Pitombeiras (Senador Sá). 79,1 Km.

31/12/1881 – Inauguração da Estação de Massapê. 106,3 Km.

05/05/1882 – Morte do Dr. José Privat, aos 47 anos de idade – Primeiro – engenheiro da EFS. Seus restos mortais se encontram depositados na Igreja Matriz de Camocim, por ordem do Bispo D. Joaquim em 11 de janeiro de 1886, trasladados que foram do cemitério local. Natural do Rio de Janeiro. Em sua homenagem denominou-se Engenheiro Privat uma rua em Camocim e um lugarejo entre esta cidade e Granja.

31/12/1882 – Inauguração da Estação de Sobral. 128,9 Km.

31/07/1889 – Trafegou pela Estrada de Ferro de Sobral o Conde D’Eu, genro do Imperador D. Pedro II. Chegou a Camocim por um navio da *Companhia Maranhense de Navegação a Vapor*. Foi até Sobral. Na volta visitou em Granja a Igreja Matriz, Casa da Câmara e Cadeia e a residência do Sr. Carvalho Motta. Deu esmolas para casa de caridade em Sobral e Igreja Matriz em Granja, além de alguns populares.

10/01/1894 – Inauguração da Estação de Riachão (Uruoca). 65,6Km.

01/01/1897 – a EFS é arrendada para a firma *Sabóia, Albuquerque & Cia*.

10/08/1883 – Início da exploração do terreno para a construção da ferrovia até Ipu.

01/11/1893 – Inauguração da Estação de Cariré. 161,6 Km.

01/12/1893 – Inauguração da Estação de Santa Cruz (Reritaba) 188,4 Km.

10/10/1894 – Inauguração da Estação de Ipu. 216,4 Km.

01/05/1910 – Inauguração da Estação de Ipueiras. 243,3 Km.

01/05/1910 - EFS foi arrendada pela firma inglesa *The South American Railway Construction Limited*, pelo Decreto nº 11.692.

03/11/1910 – Inauguração das Estações de Charito (Engenheiro Dr. João Tomé) 260,4Km e Nova Russas 277,1 Km.

01/01/1912 – Inauguração da Estação de Pinheiro (Sucesso). 305,2 Km.

12/12/1912 – Inauguração da Estação de Crateús. 336,4 Km.

24/01/1950 – Tentativa de transferência de funcionários da EFS para Sobral e Fortaleza, ocasionando um movimento da população contra esta medida impedindo a saída dos trens.

29/01/1950 – Chegada a Camocim do Engenheiro Virgínio Santa Rosa, representante do Ministro da Viação e do Governador do Ceará Faustino de Albuquerque que iniciou os trabalhos de desobstrução da linha férrea e prometeram que os funcionários e nem as oficinas seriam transferidos.

13/03/1977 – Percorreu na EFS o último trem misto. Prefixo MAC – ½ nº 616.

15/03/1977 - Paralisação dos trens de passageiros no ramal ferroviário Camocim-Sobral. Diretor da RFFSA – Coronel Stanley Fortes Baptista.

24/08/1977 – Último trem que trafegou na EFS. Partiu para Sobral a locomotiva nº 611. Maquinista – Raimundo Nonato de Castro (Bolô), Auxiliar- Sr. Aragão.

29/08/1977 – Autorização do Ministério dos Transportes à Superintendência Regional da Rede Ferroviária Federal para paralisar definitivamente o ramal Sobral-Camocim a partir de 01 de setembro do mesmo ano¹⁴.

14 OLIVEIRA, André Frota de. *Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 1994.

Sexta-feira, 18 de março de 2011.

ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE FERROVIÁRIA



Figura 14. Sede da extinta Associação Beneficente Ferroviária. Camocim-CE. 2007. Foto: Antônio Carlos P. dos Santos – 2007.

Mesmo não sendo um sindicato formalmente, a Sociedade Beneficente Ferroviária possuía características parecidas, que iam desde a caixa de pecúlios à defesa dos direitos de seus associados. Com feição nitidamente mutualista, a SBF era mais uma das associações que se fundaram com esse propósito, como por exemplo, a Mutualidade Camocinense, a Cooperativa de Consumo das Classes Trabalhistas de Camocim, a Associação dos Retalhistas de Camocim (até hoje em atividade).

Salta aos olhos a longevidade deste tipo de associação. Embora mutualistas, elas ainda atraem as pessoas que vêem neste tipo de sociedade uma segurança para momentos de aflição, como a morte e apertos financeiros outros. Antes mesmo da fundação da SBF, aparece no jornal comunista “O Operário”, editado em Camocim, a notícia da criação da Caixa Auxiliadora do Pessoal da Estrada de Ferro de Sobral, com os objetivos de “concessão de empréstimos, pecúlio e instrução literaria e profissional”, assim como a composição de sua primeira diretoria. A veia crítica do editor do jornal, no entanto, não deixa passar uma observação que desnuda os objetivos da sociedade mutualista já no seu nascedouro: “N.R. Nessa directoria não figura a nome de nenhum operário. Pobre gente esquecida. Esquecida para as direcções e lembrada para entrar com o **cobre**”¹⁵. Pela questão levantada pelo editor do jornal, observa-se que este tipo de sociedade muitas vezes podia nascer da tutela de patrões, ou no caso em tela, por

15 Jornal O Operário, Anno IV, nº 68, p.3. Camocim-CE, domingo, 5 de outubro de 1930. Grifo nosso.

uma elite de funcionários dentro da hierarquia do funcional da Estrada de Ferro de Sobral.

Fundada em 23 de julho de 1932, a SBF congregava os mais diversos tipos de funcionários da ferrovia, do engenheiro ao aprendiz que pagavam cotas diferentes e abrangia toda a extensão da Estrada de Ferro de Sobral, de Camocim a Crateús, num raio de mais de 300 quilômetros. Com sede própria, funcionava à Rua Santos Dumont e dividia o espaço de reuniões com outra agremiação, a Liga de Defesa dos Ferroviários e uma sala de aula para filhos de ferroviários, prioritariamente.

Sobreviveu ao tempo um livro de atas que vai de 1947 a 1950 e um Livro de Registro de Associados datado de 1936-39. Neste livro consta o tamanho da entidade quanto ao número de sócios. No ano de 1936 eram 275 associados. Já em 1939 esse número era quase o dobro: 486 associados, dentre estes, 60 eram esposas de sócios ¹⁶. ²Vários documentos avulsos e pastas com documentação burocrática recente até os anos 1990 (recibos, contratos de locação, formulários escolares etc.) completam o acervo da SBF, hoje sob a guarda de um memorialista local. A sede foi vendida para um descendente de um dos sócios.

16 No ano de 1936 o quadro de associados apresentava trinta e cinco profissões e funções diferentes, incluindo as esposas, em número de 24. Outras profissões com seu respectivo número, para efeito de ilustração: Trabalhadores (66), Operários (59), Guarda-Freios (16), Feitor (14), Servente (13), Agente conferente (09), Maquinista e Conferente telegráfico (07 cada), Mestre de Linha, Escrevente, Agente, Guarda Estação e Pedreiros (05 cada), Escriturário, Ajudante de Trem, Servente Escriturário, Vigia, Guarda Fio (03 cada), Chefe de Trem, Bagageiro, Aposentado e Servente de Oficinas (02 cada), Engenheiro, Pagador, Servente de 1ª Classe, Ajudante de Distribuição de Material, Chefe de Depósito, Construtor, Auxiliar Técnico, Estafeta, Praticante, Guarda Chaves, Auxiliar de Armazém e Aprendiz (01 cada). SBF. Livro de Registro de Associados. 1936. Camocim-CE.

Quinta-feira, 19 de maio de 2011

CABOCLINHO FARIAS - O FERROVIÁRIO

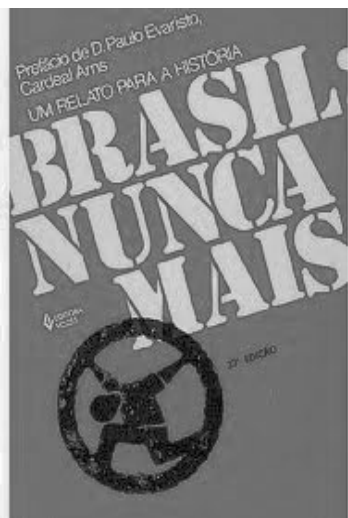


Figura 15. Capa do Livro “Brasil, Nunca Mais”. Foto: tovemdotudo.zipnet

João Farias de Sousa, mais conhecido como Caboclinho Farias, foi outro daqueles comunistas que não deixaram a "semente" fenecer. Sua profissão permitia que fizesse os contatos necessários para a articulação da militância em suas várias tarefas. De Camocim a Crateús, de Ipu a Fortaleza; onde os trilhos da ferrovia passavam, Caboclinho Farias tinha sempre um "camarada" com quem trocava informações, recebia instruções, entregava encomendas. O foguista Caboclinho era, portanto, um elo de ligação muito importante que procurava não deixar a chama apagar nas células do PCB na Zona Norte do Estado do Ceará.

Um dos fundadores do PCB em Camocim em 1927, rearticulou a militância comunista através da ANL - Aliança Nacional Libertadora. Nas eleições de 1947, com a redemocratização e legalização do PCB, lançou-se candidato a Deputado Estadual, sendo sufragado nas cidades por onde o trem passava. Não logrou êxito, mas serviu para o PCB marcar posição na cena política. Na grande obra sobre a tortura no Brasil, que desencadeou o processo de abertura política no país, "Brasil Nunca Mais", é citado o depoimento de Caboclinho no capítulo referente às torturas psicológicas sofridas diante da família.

Sexta-feira, 10 de junho de 2011.

NO OLHO DA RUA - ENGENHEIRO PRIVAT



Figura 16. Rua Engenheiro Privat. Camocim. Foto: Arquivo do blog CPH.

Antes que algum parlamentar resolva mudar o nome da Rua Engenheiro Privat, (que já se chamou 15 de novembro) para um nome de parente ou aderente, vamos focalizar uma das mais antigas ruas de Camocim. Metamorfoseada pela construção da Estrada de Ferro de Sobral, o traçado urbano da então vila, privilegiou o estilo "xadrex", com algumas variações.

A Rua Engenheiro Privat, faz parte do núcleo que se formou em torno da Estação Ferroviária e do Porto, centro das atividades comerciais desde o final do século XIX, ainda hoje perceptíveis por um casario que ainda conserva alguma lembrança desses tempos, hoje muito abalada pela especulação imobiliária.

Nessa rua já funcionou o Cine Teatro Fênix, sede do Banco do Brasil e Camocim Club (no casarão do imortal Artur Queirós), o inesquecível Cine João Veras, a sede própria do Camocim Club, hoje à venda, Mercearia Serrote, Casa da Revista, a firma comercial, V. Aguiar & Cia, um posto de gasolina, as pensões familiares e pequenos hotéis, dentre outros, do tempo do trem e dos navios. O nome é em homenagem a um dos diretores que abriram a ferrovia em 1881, *Engenheiro Dr. José Privat*, que também fez o projeto da Igreja Matriz de Camocim, nessa mesma época.

Os restos mortais do citado engenheiro jazem na Igreja da Matriz de Bom Jesus dos Navegantes, relembrando um tempo em que membros da elite eram enterrados nas igrejas.

Quarta-feira, 24 de agosto de 2011

O RAMAL SOBRAL-CAMOCIM



Figura 17. "Ainda o ramal Camocim-Sobral. *Jornal "O Povo". 1977. Biblioteca Menezes Pimentel.*

Prefeitos da Região Norte tentam reativar o ramal ferroviário depois de desativado. Acabaram por perder o "trem" da história.

1977. Extinção do ramal ferroviário Sobral-Camocim. A data marcaria o final de uma longa trajetória de desativação da ferrovia que ligava o Porto de Camocim à cidade de Sobral, que remonta aos anos 1950. A notícia ao lado publicada no jornal *O Povo* expressa bem a máxima popular de que "o brasileiro só fecha a porta depois de roubado". Pois bem, logo após a desativação, os prefeitos da região se reúnem com o Governador Adauto Bezerra, por 45 minutos, para chorarem a ferrovia desativada. Por outro lado, a lacônica nota em seus dizeres não dá muita esperança de reversão nos acontecimentos. Não aparece na nota qualquer especificidade apresentada pelos prefeitos dos municípios dos efeitos danosos que a extinção do ramal causaria às cidades servidas pela ferrovia. Vejamos o texto que finaliza a nota: "O Chefe do Executivo Cearense após a reunião coordenada pelo deputado Haroldo Sanford, recebeu um completo relatório de cada prefeito presente". Estes relatórios, com certeza, quando disponibilizados, poderão nos esclarecer mais sobre este episódio da nossa história. Na época, o Prefeito de Camocim, que esteve na reunião, era Edilson Veras Coelho.

Terça-feira, 30 de agosto de 2011.

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE CAMOCIM - 1



Figura 18. "Estação lembra pouco anos dourados. Jornal "O Povo". Fortaleza-CE, domingo, 24 de fevereiro de 2002. Biblioteca Menezes Pimentel

1881. Séc. XIX.

O Império se despede deixando o litoral do Ceará ligado ao sertão da pecuária. Camocim recebe a Estação com sua gare imponente e um parque de oficinas dos mais modernos para a época. Vagões são aqui construídos. As Oficinas se tornam além de ponto de apoio para a manutenção dos trens, uma escola de aprendizado de ofícios correlatos para os ferroviários e seus filhos.

1950. Séc. XX.

Primeira tentativa de se retirar os trens de Camocim. O parque de manobras e as oficinas dão os primeiros sinais de que seu fechamento era questão de tempo, face à precarização do transporte ferroviário no Brasil.

1977. Séc. XX.

As oficinas já não cumprem seu papel. O discurso do déficit do ramal Sobral-Camocim sela seu destino. Os galpões são depredados pela própria população e por vândalos. A Estação se torna um covil para a prostituição. Políticos lucram com votos prometendo a volta dos trens e dos anos dourados.

Final dos anos 1980.

A Estação é recuperada e tombada pelo patrimônio do Estado. Se transforma em Casa de Cultura, depois Campus Avançado da UVA e hoje Prefeitura. Mas, e o restante das edificações que compunha o parque ferroviário?

2002. Séc. XXI.

A reportagem do jornal O Povo (foto ao lado) denuncia: "*... um passeio por trás do prédio da Estação mostra outras marcas dos áureos tempos estão malconservadas. A área aguarda um projeto de urbanização que (...) será financiado pelo Banco Mundial. Casarões do século XIX, fechados, foram residência de engenheiros e técnicos da estrada de ferro, Grandes galpões que foram casa de máquinas e oficinas para os vagões, hoje são abrigos para famílias carentes. Quase favelas, com residências improvisadas, separadas por papelão, plásticos e pedaços de tábua*".

2011. Séc. XXI. Quase uma década depois da denúncia, o que mudou? Qual o projeto para a área? Quais as discussões com a população a respeito de sua preservação e novos usos? É uma espera quase interminável... Até quando?



Quarta-feira, 16 de novembro de 2011.

O MOVIMENTO SINDICAL EM CAMOCIM



Figura 19. "Operários", de Tarsila do Amaral. Disponível em: blog.brenosiviero.com.br

Em agosto de 1945, as entidades representativas do trabalhismo no Ceará resolvem promover o 1º Congresso Sindical Trabalhista do Ceará. Como sabemos, o país vivia numa ebulição tremenda face aos acontecimentos a nível nacional e internacional. Com a derrubada da Ditadura Vargas e os ventos democratizantes vindo com a queda do nazifascismo pela Segunda Guerra Mundial, inaugurou-se no Brasil um período que a historiografia consagrou como REDEMOCRATIZAÇÃO. No manifesto do referido congresso lemos:

O momento foi, sem dúvida, dos mais oportunos. A par das profundas modificações sócio-político-econômicas impostas ao mundo para a preservação da paz, nossa terra, particularmente e em muito boa hora, já envereda pelo seguro caminho da Democracia. Breve teremos representantes e dirigentes à testa dos nossos destinos. Nossos problemas, agitados e revolvidos, trarão á tona e ao exame de uns e outros, o que a respeito deles julgam as forças trabalhadoras da nação, após um trabalho de crítica sereno e desapaixonado.

Corroborando um passado de lutas, os trabalhadores e a classe patronal de Camocim estiveram representados neste congresso que, entre outros temas, orientou a discussão para:

- 1) *Melhoria do nível econômico do trabalhador.*
- 2) *Reorganização dos serviços de assistência à saúde dos trabalhadores.*
- 3) *Elevação do nível social das classes trabalhadoras.*
- 4) *Justiça do Trabalho.*
- 5) *Reivindicações profissionais.*
- 6) *Problemas de interesse local.*

Nas treze páginas do manifesto estes pontos são discutidos neste tom e propondo soluções, trazendo inclusive pontos específicos, como as reivindicações dos ferroviários de Camocim, tidos como desamparados pelas autoridades competentes, recomendando:

- a) *Garantia de seguro contra os riscos de acidente de trabalho e maior rapidez no processo de liquidação das indenizações;*
- b) *Instituição do regime de oito horas de trabalho para os que viajam nos trens;*
- c) *Regularização dos pagamentos dos operários que, sem explicação alguma, estão sendo efetuadas após o dia 20 de cada mês;*
- d) *Aposentadoria, com todos os vencimentos, após trinta anos de serviços.*

Ao final do documento, segue-se a lista completa das entidades presentes ao evento, dentre elas as representantes camocinenses, confirmando a tradição que o município já teve no cenário cearense no que diz respeito às lutas dos trabalhadores para conseguirem melhores condições de vida e trabalho:

SOCIEDADE BENEFICENTE DOS FERROVIÁRIOS DE CAMOCIM

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE CAMOCIM

SINDICATO DOS CARREGADORES DO PORTO DE CAMOCIM

SINDICATO MARÍTIMO DOS ESTIVADORES DO PORTO DE CAMOCIM

SINDICATO DOS TRAB. NAS IND. DE CONSTR. CIVIS DE CAMOCIM.

Fonte: Manifesto do 1º Congresso Sindical Trabalhista do Ceará. Cópia xérox datilografada, gentilmente cedida ao autor pelo Prof. Benedito Genésio Ferreira.

#.#.#.#.#.#.#.#.#.#..

Nota do autor: Cinco anos depois deste congresso, a população de Camocim e as entidades sindicais e políticas se unem para impedir a saída dos trens, num episódio que ficou conhecido como a Rebelião da Ferrovia.



Figura 20. *Rebelião da Ferrovia*. Camocim. 1950. Fonte: Arquivo Virgínio Santa Rosa.

Segunda-feira, 05 de março de 2012.

AS OFICINAS DE TRENS DE CAMOCIM

A Rua do Egito povoou minhas lembranças muito fortemente nos últimos dias, principalmente a memória das tardes nos campinhos de futebol e dos moleques mais corajosos que subiam as paredes da bocarra da velha cacimba e "pulavam de cabeça" na água do grande poço que enchia com os bons invernos. Por outro lado, as ruínas das "Oficinas" eram para mim um grande monumento que desafiava minha imaginação de como aquilo teria sido em seu auge. Só muito depois, homem já feito e pesquisador da história da cidade, é que os testemunhos desta época me chegaram via lembrança da Rua do Egito, como assinala Avelar Santos em crônica esclarecedora daqueles tempos: a rua era habitada por “*trabalhadores das Oficinas, gente do povo, pequenos comerciantes. Era uma rua tranquila, mas efervescente*”. (SANTOS, Avelar. Rua do Egito. In: *O Literário*. Ano VII, Edição 04, fevereiro de 2006. Camocim-CE, p.2.).

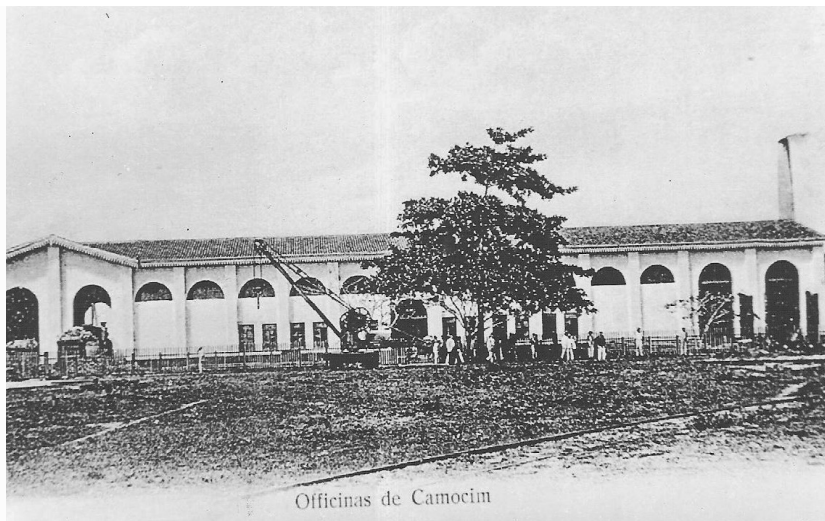


Figura 21. Oficinas de Camocim. Observe-se ferroviários no pátio das oficinas da ferrovia quando as mesmas funcionavam a pleno vapor, hoje em ruínas. Foto: Domínio público.

Um outro estudioso, Pe. Luís Ximenes, em *Paixão Ferroviária*, rememora sua rua e seu fascínio pelos trens: “*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*”. Este espaço foi o universo das brincadeiras infantis destes filhos de ferroviários e a falta do trem, tempos depois, parece ferir-lhes a alma. Pe. Luís Ximenes lamenta: *A quadra das antigas oficinas de Camocim, cercada de uma*

muralha, transformou-se num verdadeiro Saara, e tudo sem o trem ficou mais deserto, sem um oásis, sem um pedaço de ferro, sem bigorna, sem uma única sombra de uma velha maria-fumaça. Anos atrás, ainda havia o consolo da presença de sucatas que eram vistas como relíquias pelos olhos dos saudosistas. Hoje, nem mais sucatas, e Camocim correndo atrás de um trem que anda fugindo dele, como Juca Mulato corria atrás de seu sonho de amor sem poder tocá-lo nunca. (XIMENES, Pe. Luís. Paixão Ferroviária. p.11-2).

Fosse Camocim um município que cuidasse de sua história, algum projeto de recuperação, revitalização e um novo uso daquele espaço, já teria tido a atenção dos seus governantes. Enquanto isso, vamos vivendo de lembranças...

Quinta-feira, 13 de setembro de 2012,
MAGALHÃES NOGUEIRA NETO - O POETA ESTIVADOR



Figura 22. Esplanada do Porto. Camocim. Foto: arquivo do blog CPH.

Quem tem menos de 40 anos certamente não conheceu MAGALHÃES NOGUEIRA NETO. Nunca soube seu prenome, mas era pelo sobrenome que a cidade toda lhe conhecia. Não era o padre, o prefeito, o juiz ou mesmo um funcionário público. Tratava-se de um carreteiro a prestar serviços entre o porto e a estação. Os escritores R. B. Sotero e Avelar Santos já o consagraram em suas crônicas no jornal "O Literário". Sotero o alcunhou de "poeta estivador" por sua polidez para com as prostitutas da época, que além de lhe devotarem favores sexuais, tinha atitudes de *gentleman* dedicando-lhes músicas e poesias.

Em crônica publicada no "O Literário", Avelar Santos alcunha Magalhães Nogueira Neto de "O Inimitável" e traça-lhe um perfil: "*Profissão: Chapeado da RVC. Local de trabalho: Estação ferroviária. Lazer: cachaça, mulher e música*". Inimitável pela maneira impecável de se vestir, inimitável pelo trato com as pessoas: "*Emérito boêmio e boa praça, mesmo semi-analfabeto, conversava animadamente com quantos lhes cruzavam o caminho*". Portanto, Magalhães Nogueira Neto, mesmo radicado em Camocim, procurava se destacar entre os demais, realizando seus carretos diariamente e fazendo uma freguesia fiel. À noite, exercia com maestria uma espécie de personagem pelas praças e bares da cidade, distribuindo simpatia às "damas da periferia". Avelar Santos continua a descrevê-lo:

Quanto mais ele emborcava uns bons tragos de POJ – famosa cachaça de antanho – mais ele se derretia em gentilezas com as 'moçoilas', singelas e pueris mariposas noturnas, ofertando-lhes, cavalheirescamente, 'páginas musicais' românticas inigualáveis, daquelas arranca-coração, que o GB, naquela voz empastada

de locutor de FM, ‘lançava para o ar’ nas possantes bocarras da ‘radiadora’ da Voz de Camocim.

Magalhães Nogueira Neto com certeza desfilou seu charme pessoal pelos territórios da folgança em Camocim como um homem comum que foi dono de sua história como tantos outros.

Fonte: SANTOS, Avelar. *O Literário*, Ano VII, edição 08, julho de 2006, p.8. “GB” são as iniciais do locutor Gerardo Brito que fez sucesso nos vários serviços de som existentes na cidade. Grifo nosso.

Sábado, 01 de dezembro de 2012.

MONSENHOR LUÍS XIMENES

Monsenhor Luís Ximenes nasceu em Camocim em 05 de novembro de 1926 e batizou-se quinze dias depois. Filho de maquinista, desde cedo desenvolveu o seu gosto por trens, desenvolvendo uma "alma ferroviária" que, ao longo do tempo, o fez colecionar quase tudo que se referisse ao tema e escrevesse alguns livros tendo os trens como temática. Sua coleção hoje está organizada em um museu na cidade de Santa Quitéria, onde foi pároco por mais de 40 anos e venerado pela população católica. Luís Ximenes se ordenou padre em 30 de novembro de 1952, rezando sua primeira missa em 03 de dezembro de 1952. Como pároco de Santa Quitéria, respondeu ainda pelas paróquias de Hidrolândia e Catunda. Faleceu em 04 de outubro de 1994, após officiar uma missa, no dia de São Francisco. Seus restos mortais estão na Igreja Matriz de Santa Quitéria, onde, bastante reverenciado, muitos fiéis já testemunharam graças alcançadas em seu nome e até aposição de ex-votos já se observa no local. Em conversa com familiares dele em Camocim, disseram que o mesmo nasceu na Rua do Egito (atual 24 de Maio), próximo ao pátio da Estação. Seus pais foram Raimundo Freire da Silva e Maria Ximenes, tendo como avós paternos Antonio Freire da Silva e Teresa Ximenes; e avós maternos Manoel Ximenes Araújo e Maria Ximenes Aragão. Abaixo uma das suas poesias que reputo a mais bela de todas:

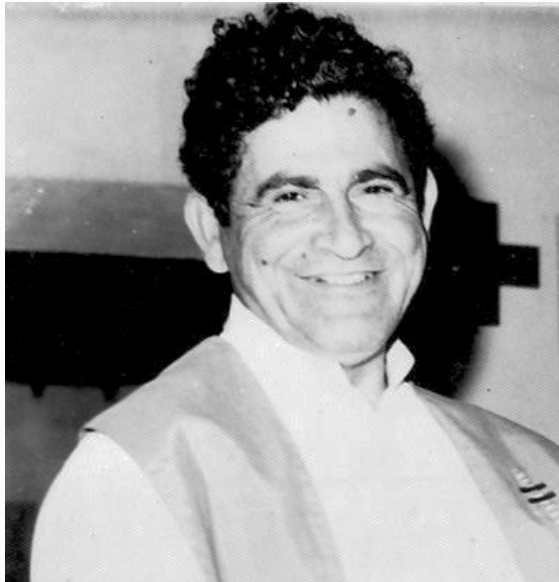


Figura 23. Monsenhor Ximenes. Fonte: <http://blogdojuniorximenes.blogspot.com.br>



Figura 24. Busto de Monsenhor Ximenes. Hidrolândia-CE. Arquivo do blogdojuniorximenes.blogspot.com.br.

EU E O TREM

Dentro de nós se esconde uma incontida
ânsia de andar a exemplo de Abraão.
O trem em plena estrada leva a vida,
e a vida eu levo caminhando em vão.

Vivemos numa intérmina corrida,
numa aventura sem competição:
- eu corro atrás da Terra Prometida,
o trem, correndo em busca da estação.

Gostamos de partida e de chegada,
mas o melhor de tudo é andar na estrada,
onde a luz da esperança é cintilante...

Por isso, parte o trem ao Ter chegado,
e eu me livro também de estar parado,
- parecemos demais judeu errante!

PE. LUÍS XIMENES.

Sexta-feira, 12 de abril de 2013.

A GREVE DOS FERROVIÁRIOS EM CAMOCIM

Entre novembro de 1949 e janeiro de 1950 a população de Camocim viveu um fato inusitado em sua história - uma greve de ferroviários com reflexos na população e outros setores da cidade que protestavam contra a saída dos trens e das oficinas de manutenção da cidade para outros locais. Como grande fonte empregadora de mão-de-obra - a ferrovia chegou a ter cerca de 800 funcionários no seu quadro distribuídos nas várias seções. A transferência de funcionários para outras cidades e o sucateamento do material rodante que não tinha reposição, acenderam o sinal de alerta entre os ferroviários que viram neste conjunto de fatores uma forma de pouco a pouco ir desestabilizando o ramal ferroviário Camocim-Sobral, o que aconteceria realmente em 1977.

No entanto, os trabalhadores reagiram e escreveram uma página de resistência de seus postos de trabalho como mostra a documentação da época, quando foi preciso a vinda do representante do Ministro de Obras e Viação e do Governador do Estado para acalmar os ânimos do povo. Vejamos como isso aconteceu:



Figura 25. População defronte da Associação Comercial. Foto: Arquivo Sra. Elda Aguiar.

Os telegramas trocados entre a Associação Commercial, que se achava em sessão permanente, e a direção da Rede de Viação Cearense eram analisados pelo povo, que insistentemente ficava de prontidão em seus arredores. Neles, algumas passagens mostram o caráter resolutivo da população na defesa da manutenção das oficinas e funcionários em Camocim:

A cidade, não obstante, não haver-se registrado nenhum incidente, ainda permanece sob intensa exaltação. A massa popular continua vibrante e entusiasmada, com o propósito de obter o cancelamento da ordem de saída de qualquer operário. Acredito que somente a vinda do ministro da Viação conseguirá normalizar a situação.... Saudações.

Capitão Assis Pereira Delegado Especial.

Em resposta ao seu radiograma, informamos que estamos empregando todos os esforços no sentido de que a tranqüilidade volte a reinar em nossa terra. O povo, entretanto, continua intransigente, com o objetivo de conseguir um pronunciamento definitivo do sr. Ministro da Viação sobre a permanência das oficinas da Estrada de Ferro, (...) Toda a população, sem distinção de classe ou de credos, percorre as ruas da cidade, numa demonstração evidente de que pretende fazer valer os seus direitos. Logo mais, daremos melhores informações sobre os resultados que estamos empregando. Abraços

Murilo Aguiar e Alfredo Coelho.

Continuamos a empregar grandes esforços no sentido de conseguir que o povo aceite a solução contida no telegrama do Dr. Hugo Rocha. Entretanto, consideramo-nos impotentes, dada a exaltação do povo. Abraços.

Murilo Aguiar, Alfredo Coelho e José Coelho¹⁷.

Como se percebe, povo, associações de classe e políticos deram as mãos e fizeram esforços no sentido de manter os postos de trabalho na ferrovia. Um simples exemplo de como as coisas podem ser resolvidas em prol da comunidade e sem vaidades políticas. Fica o exemplo!

17 SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. "Cidade Vermelha - a militância comunista nos espaços de trabalho. 1927-1970. Telegramas publicados em janeiro de 1950 no Jornal "O Povo", Fortaleza-CE. Apud OLIVEIRA, André Frota de. *Op. cit.*, p.105-6.

Quarta-feira, 03 de julho de 2013.

O PRIMEIRO POSTO METEOROLÓGICO DE CAMOCIM

Encontro nosso amigo Luís Gonzaga, pesquisador e "profeta" da chuva que me diz as últimas precipitações em Camocim não são mais de inverno, mas correntes do leste africano que interferem na quadra invernososa entre a Natal e Salvador. Hoje os dados informados pela FUNCEME são coletados na estação particular do Luís Gonzaga localizada na Rua José de Alencar com Humaitá. No tempo em que trabalhava na EMATERCE tinha por lá um pluviômetro que era monitorado pelos amigos Osmar Chaves e Ozenard Sousa que informavam os milímetros chovidos para o Escritório Regional em Sobral. Não sei mais se existe. Mas, fuçando o Banco de Teses da USP me deparo com um trabalho que trata da questão ambiental e o trabalho dos engenheiros na Baixada Fluminense, durante o período imperial. Investigando a atuação do engenheiro de tráfego Moraes Rego, a autora Simone Fadel acaba por nos dar um dado importante: a instalação de um posto meteorológico na Estação Ferroviária de Camocim e outro na de Sobral, entre 1881 e 1883. O mesmo era encarregado de fornecer os dados para a imprensa de Sobral e Fortaleza que eram coletados quatro vezes por dia, consistindo na "*determinação da temperatura, pressão, estado higronométrico do ar, quantidade de chuva, intensidade dos ventos e aspecto do céu*". (p.36).

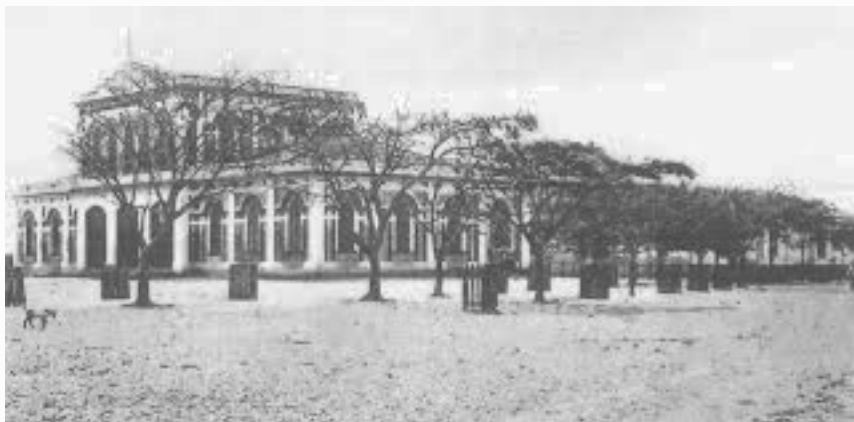


Figura 26. Estação Ferroviária de Camocim. Arquivo do Blog CPH.

Maiores detalhes sobre esse posto não é mais dado pela autora. Contudo, o Luís continua realizando de outra forma o trabalho de Moraes Rego.

Fonte: FADEL, Simone. *Meio Ambiente, Saneamento e Engenharia no período do Império à Primeira República*: Fábio Hostílio de Moraes Rego e a Comissão Federal de Saneamento na Baixada Fluminense. USP. 2006.

Terça-feira, 11 de setembro de 2013.

A SECA E OS SAQUES EM CAMOCIM



Figura 27. Estação Ferroviária de Camocim. Uma das obras contra a seca realizadas pelo Governo Imperial no final do séc. XIX. Foto: *Blog Ipugrande*.

Estamos vivendo mais um período de seca. Na história do município os períodos de estiagem eram momentos em que se recebia levas de retirantes procurando amenizar seus sofrimentos. Com efeito, as regiões litorâneas sempre serviram como polos de atração dessa massa faminta. Por outro lado, essa população adventícia provocava temores na sociedade local. O medo que as populações tangidas pela seca provocavam não era somente o de trazer com elas as doenças. A possibilidade de saques contra o comércio e as repartições públicas também foi uma constante.

Na década de 1950, algumas ações e tentativas dessa natureza foram registradas. Em janeiro de 1950, a cidade foi invadida por 300 retirantes que ameaçaram “atacar o comércio”, face a pouca assistência prestada e a iminência de perda da produção agrícola. Este número aumenta para 500 flagelados numa outra ação em que efetivamente houve um arrombamento do “depósito da Prefeitura, julgando haver algum gênero armazenado”. Em abril de 1953, outro saque aconteceu onde um grupo de flagelados carregou “parte da mercadoria existente”. Na grande seca de 1958, novamente, a cidade é invadida por retirantes em busca de trabalho e comida. São, portanto, ações da multidão varrida pelo flagelo da fome no Ceará, geradora de vários conflitos com os moradores das cidades, muito bem analisadas pelo historiador Frederico de Castro Neves¹⁸.

18 NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará. Fortaleza, CE: Secretaria de Cultura e Desporto, 2000, pp. 166, 168, 185.

Exemplos destes conflitos estão documentados nos arquivos da Associação Comercial de Camocim. No ofício enviado à autoridade policial em junho de 1919, (já reproduzido no blog em postagem anterior) fica claro a defesa dos interesses dos comerciantes sobre os demais, como o direito de ir e vir, além de uma certa institucionalização da atividade comercial como o “Commercio” (grafado com letra maiúscula, a letra m dobrada e sem acento), o que de antemão já sugere uma divisão entre os que trabalham, ou melhor, entre a sociedade do trabalho e a ociosidade, vista por estes homens como a mãe de todos os vícios.

Quarta-feira, 25 de setembro de 2013.

III SC 14 - ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA DERRUBA PRÉDIOS HISTÓRICOS EM CAMOCIM



Figura 28. Empresa de Algodão Ltda. Fonte: arquivo do blog CPH.

Primeiro foi a casa do comerciante João da Silva Ramos. Depois na mesma rua, a antiga Casa da Cultura, esquina com a Rádio União. E assim vai: uma casa aqui outra ali no entorno do primeiro núcleo histórico de Camocim e pouco a pouco os exemplares arquitetônicos do início do século XX, vão tombando em favor da especulação imobiliária. Desta vez, o antigo Hotel da Ambrosina e a Merceria Serrote (que outrora foi sede de um banco) estão vindo abaixo. Tal qual o "Mato Grosso e o Joca" da música, por alguns minutos fiquei a testemunhar um operário com sua marreta, pôr tijolos ao chão.

Já falei em alguns outros espaços e neste blog, sobre a importância de se preservar estes monumentos. O Município tem meios para isso e não precisa ficar esperando a ação do IPHAN. Em Camocim, enquanto prédios, só temos a Estação Ferroviária tombada pelo patrimônio estadual e mesmo assim já foram feitas intervenções internas que beiram o ridículo. No próprio Código de Posturas e no Plano Diretor existem a possibilidade de se criar um conselho municipal onde pessoas de conhecimento sobre a questão podem definir áreas a serem preservadas. Qual a motivação de não se fazer isso? Talvez seja a falta da tal "vontade política", ou mesmo desinformação. Outro dia conversando com a arquiteta Silvana Valente ela me falou de sua luta junto aos gestores quando fez parte da administração municipal, para que esse conselho fosse efetivado. Preservar não é engessar o espaço; é dar-lhe um novo uso recuperando a história passada. Fico imaginando o quanto não seria

interessante se este entorno pudesse ser apropriado para se criar equipamentos de cultura, entretenimento e lazer. A Empresa de Algodão (foto) poderia ser um cineteatro, os armazéns em volta poderiam se transformar em restaurante-escola, um museu. A Casa dos Engenheiros que já é a sede da Academia Camocinense de Artes e Letras (ACCAL), poderia incorporar um Café Literário e uma livraria, enfim, equipamentos que dinamizariam a vida cultural da cidade em consonância com a atividade turística. Ideias não faltam... o que falta é esta tal vontade! São nossos sonhos... enquanto não podemos ter outra coisa!

Terça-feira, 21 de janeiro de 2014.

O RAMAL FERROVIÁRIO DE CAMOCIM-SOBRAL E AS NOTÍCIAS DOS JORNAIS



Figura 29. Locomotiva 612 da RVC. Foto: Arquivo do blog CPH.

Os mais cétricos dizem que a única coisa verdadeira em jornal é a data. Exageros à parte, infelizmente, os grupos midiáticos, para além dos jornais, cada vez mais espelham suas ideologias e interesses e quase sempre as notícias e fatos relatados retratam uma “verdade” direcionada para o grande público. Folheando os jornais de outrora e de agora, tenho a sensação de que isso obedece a uma lógica da dominação, muitas vezes adiando apenas o inevitável no jogo de manipulação da opinião pública.

Exemplo: a desativação do ramal ferroviário Camocim-Sobral. Como sabemos, desde o golpe civil-militar de 31 de março de 1964 que o governo priorizou a indústria automobilística. Para isso tinha-se que inviabilizar a já então combalida malha ferroviária brasileira. Com efeito, desde décadas anteriores que a Estrada de Ferro de Sobral vinha sofrendo um sucateamento em seu material rodante, favorecendo um discurso para sua desativação. Este quadro piora a partir de meados da década de 1960 que culmina com os episódios de 1977, ano do fechamento total do ramal Camocim-Sobral. Mas, o que dizem os jornais? Dependendo da temperatura, matérias pró e contra aparecem nos periódicos, quase sempre análises técnicas e promessas de políticos. Para a coluna de hoje, transcrevo o que o Jornal O Povo publica numa pequena nota, aparentemente paga, no meio da página 5, do dia 03 de abril de 1963:

RAMAL DE CAMOCIM NÃO SERÁ EXTINTO

Segundo informações do Gabinete de Relações Públicas da Rêde de Viação Cearense, a Administração daquela Rede não pretende de modo algum extinguir o ramal de Camocim. Muito ao contrário, considera-o de vital importância para a economia do Estado.

Acrescentou que ali é uma zona portuária onde se constrói um pôrto com condições excelentes para escoamento de produtos agrícolas de uma área tão vasta quanto rica. Há ainda a extração de minérios em Sobral e no próprio município de Camocim, que terá escoamento por seu próprio porto. Esclareceu ainda a mesma fonte que numa demonstração do interesse da Administração da RVC para com o ramal de Camocim, estão sendo adotadas providências no sentido de serem os trilhos daquele ramal substituídos por outros capazes de revolver uma maior densidade de transporte.

O resto da história todos nós sabemos!

Quarta-feira, 30 de abril de 2014.

OS DOIS CISNES DE CAMOCIM. EM MEMÓRIA DE PE. LUÍS XIMENES



Figura 30. "Camocim, o cotidiano de um povo". Tela de Eduardo de Souza. Arquivo do blog CPH.

A foto ao lado é da tela do artista camocinense Eduardo de Souza, intitulada "Camocim, o cotidiano de um povo", por mim encomendada e que serviu de base para a elaboração da capa do nosso próximo livro "Entre o Porto e a Estação...". Tal livro é o resultado de nossa pesquisa de doutorado defendida em 2008 na Universidade Federal de Pernambuco e que será lançado em breve. Voltando à tela, a mesma mostra em seu primeiro plano uma velha Maria Fumaça trafegando à beira mar, de frente para armazéns e a Estação Ferroviária ao fundo. Em segundo plano, mas, não menos vistoso o famoso navio Aratanha ancorado em um dos trapiches e um outro um pouco mais afastado. Trabalhadores carregando os navios e passageiros que chegam compõem o resto da cena. Hoje, descobri uma coincidência entre um texto e a tela ao reler o livro "Paixão Ferroviária" do Pe. Luís Ximenes, camocinense que nasceu em Camocim na Rua do Egito e foi o grande pastor de ovelhas humanas no município de Santa Quitéria. A tela de Eduardo de Souza parece ter saído das reminiscências do nosso querido sacerdote, intitulada Dois Cisnes às páginas 90-91:

Outrora, o reino do trem de ferro, no norte do Ceará, tinha o seu trono na cidade de Camocim, à beira-mar. Naquela idade de ouro, a locomotiva e o navio, quais dois cisnes, viviam a nadar felizes, um ao lado do outro. O navio, no espelho azul das águas daquele mar fluvial, e a locomotiva, na lâmina dos trilhos da Rede Ferroviária Federal. [...] Camocim vive curtindo a sede do que já foi, e já perdeu a esperança de voltar a ser de novo aquela mesma cidade que foi ontem com o trem dentro

de casa, com aquela estação movimentada regurgitando de gente à espera e à saída dos trens. A ferrovia dinamizava a região inteira, da praia até o sertão.

Afora o saudosismo do padre, filho de ferroviário, que tinha a paixão dos trens no coração, o artista Eduardo de Souza parece seguir os mesmos trilhos com um pincel na mão e um trem na cabeça a retratar de vários ângulos nosso passado ferroviário. Mesmo sem se inspirar no texto, os dois cisnes estão na tela que representa nosso espaço de identidade histórica que marcou a vida de muitos camocinenses.

Fonte: XIMENES, Pe. Luís. Paixão Ferroviária. 1984.

Sábado, 20 de setembro de 2014.

PATRIMÔNIO FERRO PORTUÁRIO DE CAMOCIM - ÁREA DE PROTEÇÃO



Figura 31. Área de Proteção do Complexo Ferro Portuário de Camocim. Fonte: IPHAN/Ceará.

Na postagem anterior falamos do estudo que instruiu o tombamento do Complexo Ferro Portuário de Camocim. Hoje, falaremos sobre o que seria a área tombada prevista para a criação de um Parque Ferroviário dentro desse complexo, conforme mostra a foto acima. A área seria a circundada em vermelho na foto. No texto de instrução elaborada pelo Iphan temos:

Memorial descritivo de um imóvel situado na Esplanada de Camocim, Centro, no município de Camocim, pertencente ao acervo da Rede Ferroviária S.A.-RFFSA (extinta), patrimônio 1020008/8-000, denominado Esplanada Camocim, registrado no Cartório André- 2º Ofício, Matrícula 1.756, Livro 2- F, Fls. 35, de 30.06.1993, com desmembramento da área destinada alienação através de edital, conforme planta de situação em anexo, cujas confrontações são as seguintes:

Ao Norte (Frente): Segmento 1-16, mede 36,00m, limita-se com a Praça Vicente Aguiar (anteriormente denominada 7 de Setembro); Segmento 14-15, mede 238,00m, limita-se com a Rua General Tibúrcio;

Ao Sul (Fundos): Segmento 9-10, mede 29,00; limita-se com a área a ser desmembrada, pertence a RFFSA; Segmento 11-12, a Rua Boa Vista (Bairro Salgadinho).

Ao Leste (Lado Direito): Segmento 1-2, mede 70,00m, Segmento 4-5, mede 16,00m, Segmento 5-6, mede 35,00m, segmento 6-7, mede 5,50m, Segmento 7-8, mede 81,00m, limita-se com a Rua dos Coqueiros e Segmento 10-11, mede 214,00m, limita-se com a área a ser desmembrada, pertencente a RFFSA.

Ao Oeste (Lado Esquerdo): Segmento 12-13, mede 22, 00m, Segmento 13-14, mede 160,00m, limita-se com a Rua 24 de maio.

Benfeitorias

No terreno encontram-se erigidas as seguintes edificações:

- Estação Ferroviária de Camocim, com área construída de 2.104,24 m², em bom estado de conservação;
- Residência do Diretor Geral, com área construída de 439,87 m², em regular estado de conservação;
- Residências do Inspetor, Agente e Mestre de Linha, com iguais áreas construídas de 194,36m² em regular estado de conservação;
- Galpão atrás da Estação Ferroviária, com área construída de 393,62m², em precário estado de conservação;
- Galpão à Esquerda da Estação Ferroviária, com área construída de 238,76m², em ruínas;
- Oficinas, com área construída de 3.701,84 m², em ruínas;
- Residência do Mestre das Oficinas, com área construída de 235,31m², em regular estado de preservação;
- Caldeira, com área construída de 17,94m², em ruínas.
- Almoarifado com área construída de 1.005,72 m², demolido.

Ainda segundo o documento, recomenda-se criação de um parque na área tombada. Na próxima postagem apresentaremos mais detalhes da proposta de tombamento.

Fonte para citação: Texto Base de Instrução de Tombamento. Iphan-CE, p.17.

Sexta-feira, 12 de setembro de 2014.

O PATRIMÔNIO FERRO-PORTUÁRIO DE CAMOCIM

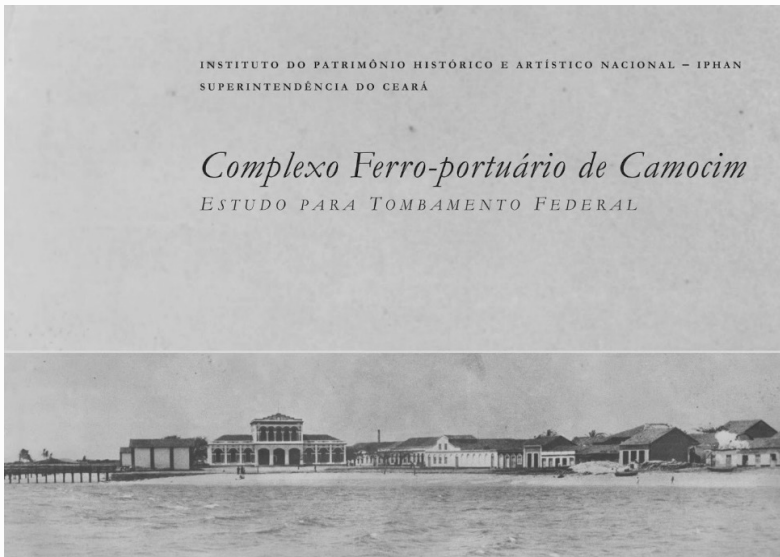


Figura 32. Capa do Estudo para tombamento Federal do Complexo Ferro-portuário de Camocim.
Fonte: IPHAN/Superintendência do Ceará.

Olhe bem para esta imagem! Imagine o mar chegando em dias de ressaca lambendo os batentes da Estação Ferroviária; a orla marítima sem nenhum paredão a sufocar as ondas; os trabalhadores da beira da praia afundando os pés de pescadores no areal quente. É isto que a imagem nos traz imediatamente, esta orla quase virgem que se desabrochou para o mundo na passagem do século XIX para o XX. De lá para cá, várias intervenções foram feitas no espaço urbano de Camocim que se avolumou com a chegada da Estrada de Ferro de Sobral. Hoje, no século XXI, sobram resquícios, vestígios e memórias de um passado, que podem ainda ser ressignificados, preservados e até tombados.

É isso de que trata o estudo feito pelo IPHAN em 2009 visando o tombamento federal do que ficou conveniado como Complexo Ferro-portuário de Camocim. Como sabemos, do que restou, apenas a Estação Ferroviária de Camocim está tombada pelo patrimônio estadual do Ceará.

Esta imagem é a capa do referido estudo, que pretendemos mostrar e analisar numa série de postagens, com imagens inéditas. O processo de tombamento está nesta fase de estudos e torcemos para que ele se conclua o mais rápido possível para que possamos ter um espaço revitalizado, reutilizado e ressignificado e, o mais importante, referenciador de nossa história recente.

Sexta-feira, 31 de outubro de 2014.

A FERROVIA E A URBANIZAÇÃO DE CAMOCIM

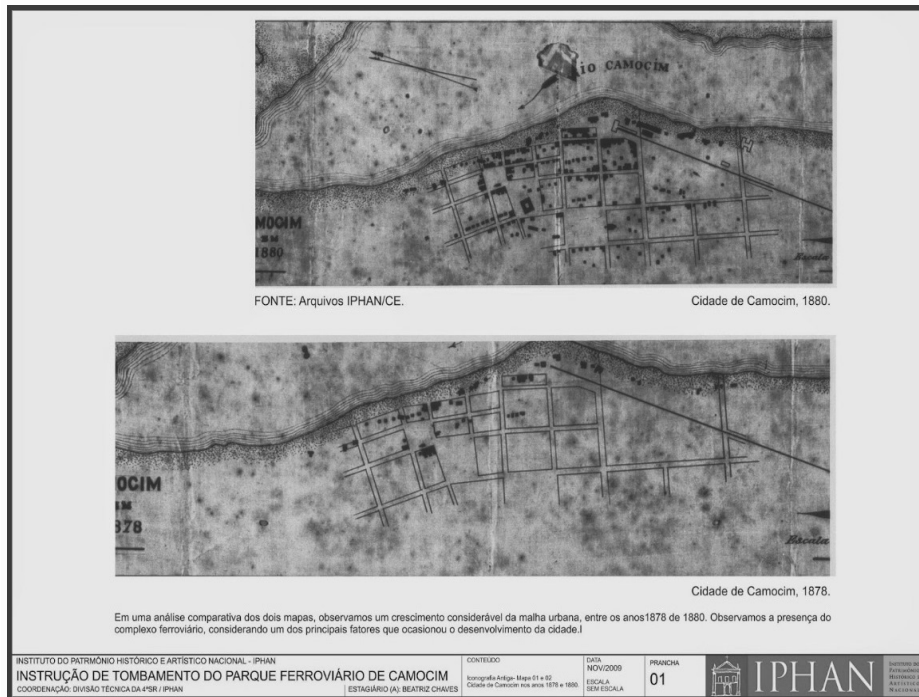


Figura 33. Plantas da cidade de Camocim. Fonte: IPHAN/Superintendência do Ceará.

A foto acima mostra o quanto um empreendimento pode influir na urbanização de uma cidade. Foi o caso da construção da Estrada de Ferro de Sobral iniciada no então distrito da Barra do Camocim no ano de 1877. Naquele momento pertencíamos ao município de Granja, mas, tínhamos um porto que era uma das mais importantes portas de entrada do estado do Ceará. Com a intenção de ligar o nosso porto ao mais importante centro comercial da região, Sobral, ponto de confluência dos sertões de Crateús e da Serra da Ibiapaba, a ferrovia proporcionou um crescimento urbano sem precedentes na história de Camocim.

Na foto acima temos duas plantas que refletem esse crescimento urbanístico. Como podemos perceber, no ano de 1878 (planta inferior) os pontos em negrito se resume a uma mancha residencial que não ultrapassa a três quarteirões e mesmo assim com muitos espaços em branco, revelando o que éramos naquele ano, além do porto, uma aldeia de pescadores. Já na planta superior, datada do ano de 1880, apenas dois anos depois, o adensamento urbano apresenta um volume quase duplicado, diminuindo os espaços em branco próximo ao porto e à estação ferroviária, o que demonstra que foi em torno deste espaço de trabalho - o porto e a ferrovia, que se desenvolveu a cidade de Camocim. Por outro lado, vale destacar que

já em 1879, o distrito de Barra do Camocim já se desmembrava de Granja e se transformava no município de Camocim.

Estas imagens foram usadas recentemente num documentário para mostrar a importância das estradas de ferro no desenvolvimento do Ceará, notadamente a Estrada de Ferro de Sobral para a nossa região.

Segunda-feira, 19 de janeiro de 2015.

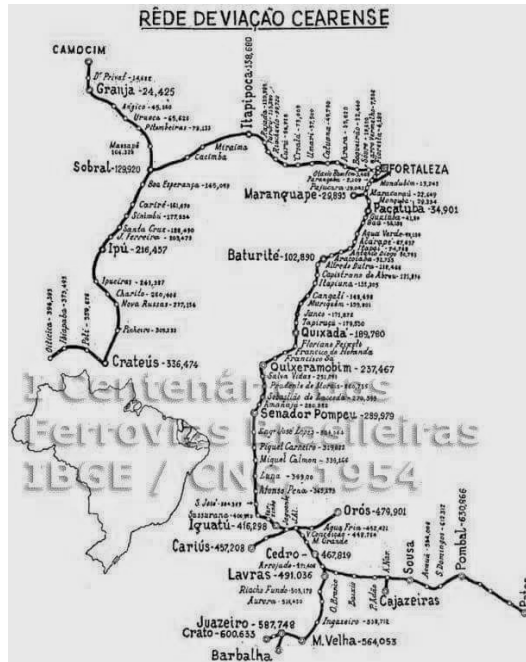
PROBLEMAS NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CAMOCIM-SOBRAL

Figura 34. Mapa da Rede de Viação Cearense. Fonte: IBGE/CNG. 1954

No mês de setembro do ano de 1878 era iniciado os trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Sobral em sua primeira seção no trecho compreendido entre Camocim – Granja. No ano seguinte, em 26 de março de 1879, o Presidente da Província Dr. José Júlio de Albuquerque Barros (futuro Barão de Sobral), inaugurava o assentamento dos trilhos em solenidade festiva. Quase dois anos depois, em 15 de janeiro de 1881 era inaugurado o primeiro trecho entre Camocim e Granja numa extensão de 24, 5 km. Até aí, a obra, parece não ter tido muitos problemas no cronograma de execução. Só aparência, pois, já naquela época isso já se pronunciava como um "modelo" brasileiro na construção civil. Se acreditarmos na imprensa da época, o governo imperial já se debatia ou era conivente com os atrasos de obras, coisa comum atualmente. Desta forma, a *Revista Illustrada* de forma irônica e satírica já denunciava estes atrasos no projeto ferroviário do governo imperial. Pouco depois da inauguração do trecho ferroviário citado acima, a publicação dizia:

Foram suspensos os trabalhos da estrada de ferro de Paulo Alfonso, e vão sê-lo brevemente os da do Camocim a Sobral. Dentro em pouco d'este modo, não teremos senão trabalhos no ar. (*Revista Illustrada* - Ano 6 - n. 240. 1881.p.3).

Não sabemos se efetivamente a Estrada de Ferro de Sobral sofreu interrupção como profetiza a nota da *Revista Ilustrada*, contudo, pode ter servido de alerta, visto que, dois meses depois, em 14 de março de 1881 era inaugurada a Estação de Angica (Martinópolis), distante 43,7 Km da Estação de Camocim.

Segunda-feira, 6 de abril de 2015

A MARIA FUMAÇA NOS TRILHOS DA MEMÓRIA

Outro dia vendo imagens antigas sobre nossa cidade num estabelecimento comercial local, discutíamos com outra pessoa sobre a localização das fotos. A imagem abaixo foi motivo de discordância quando disse que a localização exata dela era a cidade do Ipu, posto que já tinha vista sua referência como sendo do arquivo do historiador e memorialista ipuense, Prof. Francisco de Assis (Professor Melo) que, assim como eu, mantém um *blog* sobre a história da sua cidade. A Maria Fumaça era de toda a Estrada de Ferro de Sobral, o instantâneo, no entanto, flagra-a em algum momento de sua passagem por aquela aprazível cidade. Aproveitamos e divulgamos uma interessante crônica do Professor Melo em sua página do *facebook* para evidenciar e esclarecer a questão acima colocada, assim como para a lembrança dos nostálgicos de sempre.



Figura 35. Maria Fumaça 205. Estação Ferroviária de Ipu-CE. Fonte: Blog do Prof. Francisco de Assis (Professor Melo).

A Máquina Maria Fumaça! (Nº 118)

“Café com Pão Bolacha Não”. Era o barulho provocado pelo andamento de uma carruagem comandada por uma Locomotiva movida a fogo e água mantinha esse reboliço que conhecemos na nossa tenra idade das nossas inesquecíveis Máquinas de trem chamadas Maria Fumaça.

Ainda hoje perdura vivamente em nossas mentes aquela locomotiva preta com letreiros brancos indicando R.V.C. - Rede Viação Cearense e bem na sua Tromba o Nº da Balduína que aqui nos referimos a de Nº 118 por ter servido de antonomásia para certa mulher que convivia no nosso meio social servindo como doméstica de certa residência e que quando andava por ser muito alta e forte e não muito gorda, era rapidamente a sua marcha e quando partia para o andar mais veloz tinha-se a impressão de uma das arrancas das nossas M.F.

Devido a sua manutenção ser a água e a lenha em cada estação existiam várias caixas d'água para o abastecimento das mesmas. Quando as mesmas estavam se abastecendo dizíamos: “O trem está tomando água”, era a Maria Fumaça que estava enchendo o seu tanque para continuar viagem.

Era o trem mais demorado, o que dava tempo para o embarque dos passageiros e desembarque, para descargas de encomendas e para os famosos bate-papos com os viajantes conhecidos que por aqui passavam.

Não tardava e um apito fino, agudo era ouvido. Era o primeiro sinal que Máquina estava abastecida e pronta para seguir viagem.

Todos se apressavam para tomar os seus assentos e continuar viajando naquela bucólica “Café com Pão Bolacha Não” até o seu final destino. Antes soltava o jato de fumaça que cobria quase toda praça. Era um espetáculo à parte e o medo para criançada que assistiam o fumaceiro.

Mas outros apitos e comboio eram sacudidos com forma de se aprumar e seguir o seu destino. O agente da estação dava a partida final e o trem ia embora, deixando até hoje saudades imorredouras das manhãs, das tardes que consideramos fagueiras, ditosas e benditas para nós ipuenses que amamos verdadeiramente a nossa terra e que valorizamos e sentimos o valor de cada episódio por nós vividos.

Acabou-se o Trem com a nossa Maria Fumaça e a nossa Máquina a Óleo.

Segunda-feira, 20 de julho de 2015.

O TREM DE CAMOCIM... E SUA VOLTA TRIUNFAL NAS TELAS DE EDUARDO SOUZA



Figura 36. Eduardo Souza e ex-ferroviários da RVC. Fonte: facebook.



Figura 37. Tela de Eduardo Souza. Camocim. Fonte: facebook.

Não, não foi a realização de uma promessa política! O Trem voltou à gare da Estação de Camocim pelas mãos do artista plástico Eduardo Souza. Ontem não encontramos gente em polvorosa embarcando e desembarcando dos vagões da "Rapariga Velha Cansada" (RVC) puxados por uma resfolegante Maria Fumaça ou mesmo por uma potente locomotiva a diesel. Ontem, não mais o orvalho da fonte luminosa e o aperto do Balaio de Gato...

Ontem, tudo isso foi reavivado pelas tintas e pinceis de um artista que sonhou com uma estação cheia de ferroviários e pessoas comprando passagem para a

memória de dias idos numa viagem sem destino à nossa história. Ontem, o espaço onde o trem dormia despertou de repente e ficou repleto de gente e arte, mostrando que ele pode ser usado para a cultura de nossa história. 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.

Quarta-feira, 22 de julho de 2015.

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



Figura 38. Exposição "Telas e Trilhos". by Eduardo Souza. Camocim.2015.

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 à 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.

Fonte: texto e foto *Camocim Online*.

Sábado, 19 de setembro de 2015.

DE CAMOCIM À IPUEIRAS, QUANTO CUSTA A PASSAGEM DE TREM?

PÁTRIA				
Estrada de Ferro de Sobral				
TARIFA I		PASSAGEIROS		
INCLUSIVE O IMPOSTO DE TRANSPORTE				
Estações	1 Classe		2 Classe	
	IDA	IDA E VOLTA	IDA	IDA E VOLTA
Sobral				
« Camocim	7:300	9:900	4:000	6:000
« Granja	6:300	8:600	3:500	5:300
« Angica	4:800	7:200	2:900	4:400
« Riachão	3:000	5:400	2:200	3:300
« Pitombeiras	2:800	4:200	1:700	2:600
« Massapé	1:300	2:000	800	1:200
« Cariré	1:900	2:900	1:100	1:700
« S. Cruz	3:300	5:000	2:000	3:000
« Pires Ferreira	4:900	7:400	3:000	4:500
« Ipu	4:900	7:400	3:000	4:000
« Ipueiras	6:800	9:200	3:700	5:600

Figura 39. Jornal A Pátria. Anno I, nº 30. 31.10.1910. Sobral-CE.

Na década de 1910 os trilhos da Estrada de Ferro de Sobral ainda não haviam chegado ao seu destino final, Crateús, na fronteira com o estado do Piauí. A ferrovia, cujo primeiro trecho entre Camocim e Granja foi inaugurado em 1881, em 1910 já atingia a cidade de Ipueiras. A cada estação inaugurada, ou a cada reajuste dos preços, os mesmos tinham ampla divulgação nos jornais da época.

Deste modo, o jornal *A Pátria* da cidade de Sobral trazia em 31 de outubro de 1910, os preços de passagens de 1ª e 2ª classes, a partir de Sobral, pelo itinerário de Camocim, Granja, Angica (atual Martinópolis), Riachão (atual Uruoca), Pitombeiras (atual Senador Sá), Massapé, Cariré, Santa Cruz (atual Reriutaba), Pires Ferreira, Ipu e Ipueiras.

Vale ressaltar que ao comprar o bilhete de ida e volta, tinha-se um desconto interessante conforme mostra a tabela (foto). Quem quisesse ir, por exemplo, de Camocim a Sobral em Primeira Classe pagaria 9:000 (nove mil réis). Já de Segunda Classe, o bilhete custaria 6:000 (seis mil réis). Para além dos preços praticados, seja em qualquer classe, o mais interessante naquela época era a integração econômica e social que a ferrovia promovia na região norte do Ceará, atuando como meio de transporte de pessoas e cargas.

Sexta-feira, 13 de novembro de 2015.

ESCRAVOS E ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL



Figura 40. Estação Ferroviária de Sobral. Fonte: sobral24horas.com

Falamos em postagens anteriores sobre a escravidão em Camocim no contexto do abolicionismo do estado do Ceará, cuja data magna se deu em 25 de março de 1884. No entanto, esse movimento já vinha mostrando algumas ações de alforria de escravos em anos anteriores. Com o começo da construção da Estrada de Ferro de Sobral no início da década de 1880, é possível que se tenha utilizado mão-de-obra escrava na ferrovia, por alguns indícios que apontaremos mais adiante.

Maria Lúcia Lamounier escreveu um livro intitulado *Entre a escravidão e o trabalho livre. Escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil no século XIX*, onde aborda o assunto. Embora não tenhamos certeza desse uso na Estrada de Ferro de Sobral, sintomático são os registros da inauguração da Estação Ferroviária de Sobral em 31 de dezembro de 1882, portanto, dois anos antes da declaração de abolição dos escravos na Província do Ceará. Vejamos o que escreveu o Bispo Dom José Tupinambá da Frota em sua obra *História de Sobral*.

Presente um numeroso concurso de pessoas desta cidade, de Granja, Camocim, Palma, Santanna, Ipu, Santa Quitéria e outros lugares vizinhos, o Sr engenheiro em chefe, Dr. João da Cunha Beltrão d Araújo Pereira convidou ao Sr Comendador José Tomé da Silva, Presidente da Câmara Municipal para inaugurar a seção, o que fez S.S proferindo uma alocução. (...) Antonio Ibiapina que num eloquente discurso sobre a escravidão entregou as cartas de liberdade de 05 escravos, sendo todos os oradores calorosamente aplaudidos. Imediatamente os Srs Major Mendes da Rocha e o Capitão Joaquim Ribeiro de Moraes, de Granja, declararam livres os seus escravos Rafael, José e João.

Portanto, 08 escravos foram alforriados na ocasião. Note-se que apenas três são nominados. Na escrita histórica do período, os escravizados continuam quase invisíveis, sobressaindo-se a ação dos senhores que naquele momento ofereciam como "dádiva" a liberdade a estes homens. Embora não sabendo que essas ações decorreram da onda abolicionista que se apresentava naqueles anos ou se foram em troca do trabalho exercido na ferrovia, estes são acontecimentos que remetem para o nosso passado escravista.

Fontes:

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Entre a escravidão e o trabalho livre*. Escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil no século XIX.

FROTA, Dom José Tupinambá da. *História de Sobral*.

Sexta-feira, 15 de janeiro de 2016.

15 DE JANEIRO DE 1881. O PRIMEIRO TREM DE CAMOCIM



Figura 41. Estação Ferroviária de Camocim. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

O 15 de janeiro é mais do que uma data! Há exatos 135 anos era inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro de Sobral entre Camocim e Granja numa extensão de 24,5Km. Na mesma data foram inauguradas as duas estações das mesmas cidades. Naquele momento começava a saga de uma ferrovia que durou quase um século e que foi de grande importância para a economia regional e impulsionadora do surgimento e desenvolvimento de vários lugares por onde o trem passava. Camocim foi um exemplo disso. De simples distrito de Granja, um ano depois do início da construção da estrada já conseguia sua emancipação política em 1879. Conta-se que foi uma grande festa a partida do primeiro trem rumo à cidade de Granja puxada por uma Maria Fumaça. O Prof. André Frota de Oliveira relata em seu livro *A Estrada de Ferro de Sobral* que quando o trem se aproximava da Estação Ferroviária de Granja, alguns populares correram daquele "monstro" de ferro que soltava fumaça pelas narinas. Outros mais valentes enfrentaram o bicho mecânico jogando pau e pedras que restaram da construção da estação. Com o tempo todos se acostumaram com as velhas Marias Fumaças que no anedotário popular acabou virando poesia como a que transcrevemos abaixo, certamente presente na memória de velhos ferroviários:

*Tem a Estrada de Sobral
Três máquinas corredeiras
Rocha Dias e Sinimbu
E Viriato de Medeiros
Essas três locomotivas
Quando corre tudo arromba
Quem tiver no seu camim
Elas mata com a tromba.*

Fonte: Acervo de Itamar de Oliveira Lima. In: “A Estrada de Ferro, símbolo da modernidade” numa terra flagelada pela seca. André Sousa Furtado.

Quinta-feira, 05 de maio de 2016.

QUEM FOI ENGENHEIRO PRIVAT, NOME DE RUA EM CAMOCIM?

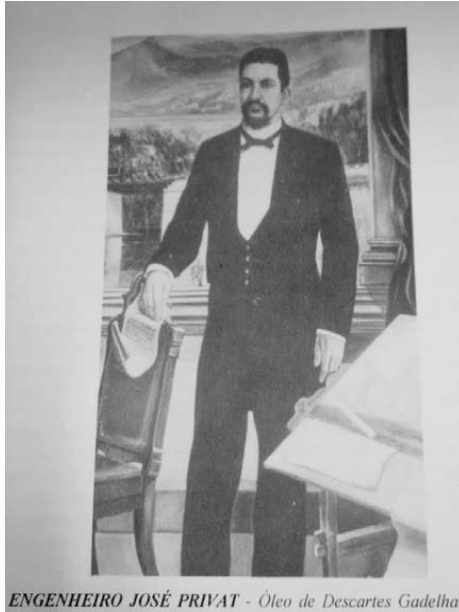


Figura 42. Engenheiro José Privat. Óleo de Descartes Gadelha. Fonte: *A Estrada de Ferro de Sobral*. André Frota de Oliveira.

A cronologia marca hoje, 05 de maio, a data da morte do engenheiro Dr. José Privat em Camocim no ano de 1882, advinda das complicações médicas resultante de uma queda de cavalo. Mas, quem foi este homem, além da sua atuação na Estrada de Ferro de Baturité e Sobral, autor da planta da Igreja Matriz de Bom Jesus dos Navegantes em Camocim, na qual se encontra seus restos mortais? Afora, como se conta em alguns escritos, dele ser um "autêntico cavalheiro, de trato ameno e distinto, estimado e admirado por todos que o conheciam, incapaz de uma palavra áspera contra quem quer que fosse", distinto por seu "talento e ilustração incomum", o que se pode dizer da sua atuação como engenheiro nas ferrovias cearenses? (OLIVEIRA, André Frota de. *A Estrada de Ferro de Sobral*, 1994, pag. 82).

O Dr. José Privat está incluso, portanto, na conjuntura das grandes secas nordestinas e atuou fortemente na concepção da salvação dos flagelados pelo trabalho nas grandes obras abertas pelo governo. Como os sertanejos não estavam acostumados com o ritmo e a natureza destas obras, vários conflitos se observaram na construção das ferrovias de Baturité e Sobral, nos portos de Acaraú e Camocim e nos açudes de Acarape e Quixadá

Antes de vir para Camocim o Dr José Privat trabalhou na Estrada de Ferro de Baturité, onde os efeitos da disciplina nos acampamentos de trabalhadores

ganharam as páginas dos jornais. A atuação dos engenheiros na organização do trabalho chegava às raias do autoritarismo a ponto do jornal *Echo do Povo* denunciar:

Cada engenheiro é um Suserano da linha, que trata o público e especialmente os trabalhadores e empregados, como escravos, sendo obrigados a levantarem-se quando passam, chapéus na mão, e olhos cravados no chão, em sinal de obediência absoluta. (*Echo do Povo* de 7/08/1879, BPGMP).

Neste sistema de disciplina e controle no e para o trabalho, o Dr. José Privat teve destacada participação na elaboração de um plano de trabalho, como assinala o historiador Tyrone Apolo Cândido.

No sentido de constituir uma ordem de trabalho para o “bom andamento das obras”, José Privat, engenheiro da via-férrea de Baturité, redigiu um plano para as obras da estrada de ferro: um verdadeiro código disciplinar feito para nortear o trabalho dos retirantes. O seu plano falava no emprego de 2.400 operários, divididos em oito grupos de 300 homens. “Cada grupo terá um administrador e um apontador-escrevente e será subdividido em 5 turmas de 60 homens cada um, dirigido por um feitor”. Da obediência e harmonia no trato para com administradores, apontadores e feitores dependeria o bom andamento dos trabalhos. Seriam eles que fariam, na lida diária, a distribuição das rações aos retirantes. Mas para garantir a ordem, o engenheiro Privat propunha ainda a criação de uma “polícia de cada abarracamento”, composta por dez homens de confiança “tirados entre os trabalhadores”. (Entre a migração e o trabalho: retirantes e trabalhadores de ofício em obras de socorro público (Ceará - 1877-1919. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH • São Paulo, julho 2011, p.4-5).



Figura 43. Rua Engenheiro Privat. Camocim. Fonte: Arquivo do blog.

A fortuna memorialística em torno do seu nome está restrita à Rua Engenheiro Privat em Camocim e ao lugarejo Privat situado à margem da via férrea que dista 9 km de Granja, onde em 1926 foi inaugurada uma pequena estação denominada Dr. José Privat.



Figura 44. Estação Dr. Privat. Privat. Granja-CE.

Fonte:http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_sobral/doutor.html.

Sábado, 09 de julho de 2016.

O FUTEBOL DE ANTIGAMENTE DE CAMOCIM



Figura 45. Jornal A Razão. 12.03.1937. Fortaleza-CE.

Num tempo em que o futebol talvez não fosse um esporte de massa como é hoje; quando essa paixão ainda perigava se chamar PEBOL ou LUDOPÉDIO; quando ainda o **Brasil** passaria mais de duas décadas para ganhar a primeira **Copa do Mundo**, eis que aconteceu numa tarde quente em **Camocim** o que passa a ser narrado:

"[...] Pisando pela primeira vez o gramado do Ferroviário S. C. o valoroso invicto Paraná F. C para uma renhida luta [...]perante uma boa assistência, sahindo vencedor o Ferroviário pela contagem de 3 x 1.

[...] O Juiz dá o sinal da partida: Negrinho passa a Milton este a Bevilaqua que, envia sem demora ao ponta esquerda Mesquita que manda a goal para Oreste, fazer uma excelente pegada. [...] Bevilaqua que é encarregado de bater (um escanteio) e faz com admiravel perfeição um tiro matematico nos pés de Milton que, sem demora envia o couro a goal, marcando o primeiro ponto da tarde do F.S.C., - o jogo continua bastante animado até o final do

primeiro tempo com ataques perigosos de ambas as partes e termina com a contagem de 1 x 0 favorável ao F.S.C.

[...] Começando o segundo tempo com a saída do "Paraná", Peralta passa a Rego este a Zé que em seguida passa a Sampaio e este em cima da linha de meta envia um forte pelotazo a goal e Porangaba bem colocado segura o couro com admirável destreza e é aplaudido bastante pela assistência, foi esta uma das defesas mais perigosas da tarde.

Bem amigos, se vocês quiserem saber sobre o desenrolar da partida vão ter que ver a matéria completa que o jornal **A Razão**, editado em **Fortaleza**, publicou no dia **12 de Março de 1937**. Naquele tempo o rádio e a televisão não haviam chegado por aqui e uma das formas de nossos craques e conterrâneos de então acompanharem uma partida de futebol via imprensa era ler os jornais, que descrevem não somente as partidas, mas as chegadas das delegações nas cidades quando se tratavam de amistosos intermunicipais e interestaduais.

Para o registro, finalizamos com a divulgação dos jogadores daquela partida, autênticos craques camocinenses. No jornal, os nomes são grafados de forma a dar ideia do esquema tático. Aqui, apenas a relação:

F.S.C. - Porangaba, Xico, Gustavo, Osvaldo, Mundico e Alves.
Mesquita, Milton, Negrinho, Baiano e Bevilaqua.

Paraná: Oreste, Rosendo, Carrapato, Lino, Cosmo e Caçote, Zé, Sampaio, Peralta, Rego e Ribamar.

Depois do jogo foi servido cerveja aos jogadores do F.S.C. por ordem do presidente Sr. Luca.

"O Correspondente".

NOTA DO AUTOR: Esta postagem, baseada nos jornais da época, mostra que o *Ferrovário Sport Club* é um pouco mais antigo do que a década de 1940, data assinalada pelo escritor José Maria Sousa Trévia, na sua excelente crônica "O Ferrovário Sport Club", transcrita na primeira parte deste livro. Segundo o jornal *A Razão*, em março de 1937, o Ferrovário já atuava nos campos de Camocim.

Fonte: *A Razão*, 12, mar.1937. Fortaleza-CE.

Quinta-feira, 15 de dezembro de 2016.

CAMOCIM NAS PÁGINAS DOS ANUÁRIOS



Figura 46. Matriz de Bom Jesus dos Navegantes. Camocim. 1953. Fonte: Anuário do Ceará. 1953-1954.

Se existe uma fonte que gosto de recorrer para pesquisar a história de Camocim são os anuários. O significado deste tipo de publicação é um registro de informações sobre os mais variados aspectos que envolvem uma comunidade como as ciências, artes, literaturas, profissões, economia, história, etc. Os anuários, notadamente no século XX eram publicações ansiosamente esperadas, posto que atualizava a população sobre o crescimento de sua cidade. Além de recuperar momentos históricos através das narrativas, quadros, tabelas e publicidade, as fotos evolução urbana das cidades. Na foto acima, percebe-se duas árvores (provavelmente mangubeiras) do lado oeste da Matriz de Bom Jesus dos Navegantes.



Figura 47. Praça Sete de Setembro. Camocim. 1953. Fonte: Anuário do Ceará. 1953-1954.

Sabemos que existem outras do lado oeste, mas, estas, só são possíveis de serem visualizadas a partir dessa foto. Ao lado, têm-se a vista da primeira praça construída em Camocim -Praça Sete de Setembro, conhecida popularmente como Praça do Quadro, hoje, oficialmente denominada de Praça Francisco Fontenele Frota (Chico Panair). No texto do Anuário do Ceará 1953-1954, do qual estamos recuperando estas fotos, é interessante o conjunto de narrativas sobre a cidade:

1. A cidade de Camocim nasceu com a vocação de ser a mais rica do Ceará, visto como a natureza dotou-a do mais franco e notável pôrto existente no litoral do nosso Estado. (p.59).



Figura 48. Rua Engenheiro Privat. Fonte: Anuário do Ceará. 1953-1954.

2. *"Terra dantes e até então habitada por grande número de indígenas, Camocim passou a ser pequena aldeia, com casaria singela, de chão de barro batido, coberta de palhas, com paredame de tapume e habitada por gentes simples, com civilização e costumes praieiros".* (p.60).

3. *Murilo Aguiar, Alfredo Coelho, e outros chefes políticos, estão de fogos acêsos, defendendo os interesses da terra. E voltando as suas vistas para o passado, os filhos de Camocim se inspiram, hoje, no patriotismo dos seus mais ilustres rebentos, dentre os quais, Euclides Pinto Martins, herói nacional; dr. Raimundo Cela, pintor de fama continental [...]* (p.61).

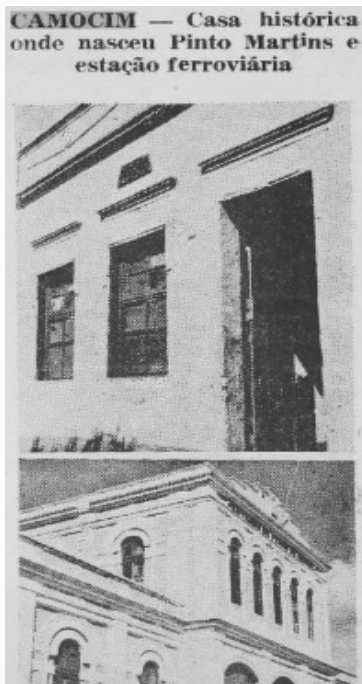


Figura 49. Detalhe da Casa de Pinto Martins e Estação Ferroviária. Camocim. 1953. Fonte: Anuário do Ceará. 1953-1954.

Na época da edição deste anuário o prefeito era o "estimado Setembrino Fontenele Veras, rapaz culto, embora que modesto" e o texto faz algumas referências a sua gestão, concluindo que a "cidade progride a olhos vistos, com novos melhoramentos, como pavimentação de suas ruas, construções de avenidas, matadouro moderno e outras iniciativas de interesse coletivo". (p.61).

Mesmo sendo uma escrita de intensa louvação é sempre bom sabermos como a cidade era mostrada pelos escritos de antigamente, além do que, as fotos impressas amareladas, com detalhes quase imperceptíveis, é sempre uma volta ao passado.

Fonte: Anuário do Ceará. 1953-1954.

Disponível

em:<https://archive.org/stream/anuario19531954ce1#page/60/mode/2up/search/Camocim>.

Quarta-feira, 21 de setembro de 2016.

ANASTÁCIO PEDROSA E AS LEMBRANÇAS DA FERROVIA EM CAMOCIM

COM OS OLHOS DE HOJE. RESTA-NOS VER A SAUDADE DA PARTIDA DO PASSADO.

by Charles dos Santos Silva



Figura 50. Carteira de Trabalho do Sr. Anastácio Pedrosa Filho. Fonte: Acervo da Família.

Anastácio Pedrosa Filho, nascido no dia 08 de outubro de 1961, na Maternidade Doutor Marques Bastos, na cidade de Parnaíba-Piauí era filho de Anastácio Pedrosa, fogueista e de Luzia Melo Pedrosa. Seu Anastácio, um ex-ferroviário que morou em Camocim, em 14 de julho de 1975 passou a ser empregado da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), da 2ª Divisão Operacional Cearense com o cargo de maquinista, matrícula 30978, como informa seus documentos.

Camocim, originalmente, foi o trecho inicial da Estrada de Ferro Camocim-Sobral e, junto com o porto, foram de suma importância para a economia local. A linha histórica da antiga estrada de ferro, no período do século XX, chega a seu ponto máximo em Oiticica na divisa com o Piauí, em 1932. Seu Anastácio foi um

morador de Camocim no bairro Olinda. Como todo ferroviário, participou dessa fase econômica de grande importância para a economia regional.

Dados deixados em seu diário de BORDO, constam datas desde 1967, cada bloco e locomotiva com suas numerações e dados de velocidade do trem. Os registros em seu diário mostram a seriedade e importância de seu trabalho como maquinista na estrada de ferro, além de revelar aspectos do cotidiano de trabalho na ferrovia e as relações entre os funcionários.

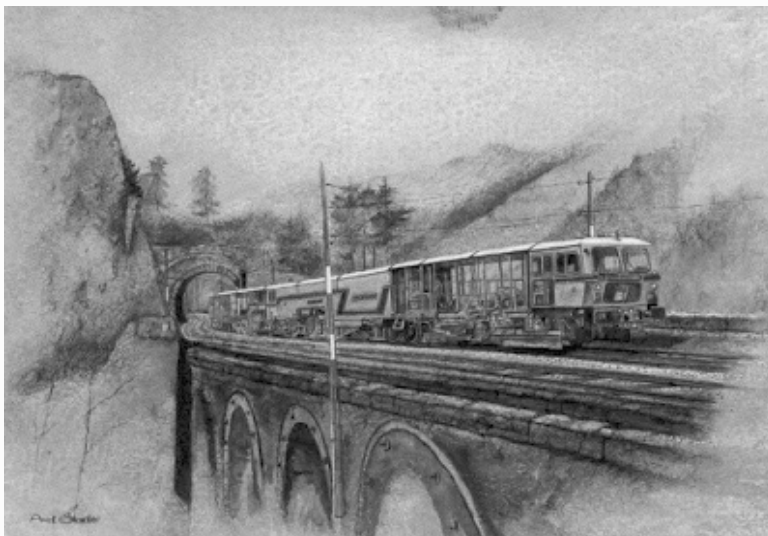


Figura 51. Postal ofertado aos funcionários da RFFSA. Acervo: Família do Sr. Anastácio Pedrosa Filho.

Anastácio tinha a responsabilidade de anotar e registrar toda e qualquer alteração ocorrida na locomotiva, sendo na velocidade, parada ou cargas extras como trazidas e levadas pelos seus vagões do trem, puxados pela conhecida Maria fumaça, assim chamada pela população camocinense que recebia a comissão com grandes demonstrações de alegrias.

O tempo passou e ficou a saudade dos trens como assinala o poeta: “No hoje de nossos dias, decorridos tantos anos da partida definitiva do último trem da estação de Camocim, tudo quanto lhe abraça com os olhos tudo se torna assim como um sacramento, por que provoca uma recordação daquela glória passada”. (XIMENES, Pe. Luís. Paixão Ferroviária. Ed. do Autor, 1984, p.194).

Fontes: Diário de Bordo. Anastácio Pedrosa, p.196). Acervo da família de Anastácio Pedrosa.

Agradecimento: Cleciane Chaves e Nando (neto).

Postado por Charles dos Santos Silva. Aluno do curso de História **PARFOR/UVA**.

Sexta-feira, 09 de dezembro de 2016.

BENS PATRIMONIAIS DE CAMOCIM ESPERAM TOMBAMENTO

O pedido de tombamento da casa onde nasceu o aviador camocinense Pinto Martins foi indeferido e o Complexo Porto-Ferrovário ainda está na fase de instrução. Do mesmo modo, o processo que tornaria a Enseada dos Barcos em Patrimônio Imaterial dentro do Projeto Barcos Brasil, continua em compasso de espera.



Figura 52. Ruínas do parque ferroviário de Camocim. Fonte: Estações Ferroviárias do Ceará.



Figura 53. Interior da Biblioteca Pinto Martins. Fonte: facebook.

O processo de tombamento de bens materiais no Brasil, nos permitindo a redundância - é um processo muito lento. Por outro lado, há algumas dificuldades ou

critérios usados pelo IPHAN, órgão do Governo Federal que cuida dessa política de preservação dos bens históricos do país, em reconhecer algo como importante para a nossa memória histórica. Exemplo disso foi o indeferimento do pedido de tombamento da casa onde nasceu o aviador Pinto Martins em 1979. Naquele momento, havia a tentativa de se construir uma memória pela passagem do I Centenário de Camocim que passava pelo esforço de se recuperar a história deste pioneiro da aviação no Brasil.

BENS TOMBADOS E PROCESSOS DE TOMBAMENTO EM ANDAMENTO
(Atualização: 09.12.2015)

UF	MUNICÍPIO	CLASSIFICAÇÃO	NOME ATRIBUÍDO	Nº DO PROCESSO "T"	ANO DE ABERTURA	SITUAÇÃO
CE	CAMOCIM	Conjunto Arquitetônico	Complexo Ferro-Portuário	1610	2010	INSTRUÇÃO
CE	CAMOCIM	Edificação	Casa Natal de Euclides da Cunha Pinto Martins; Casa Natal de Pinto Martins	1001	1979	INDEFERIDO
CE	ACARAÚ	Edificação e Acervo	Igreja de Nossa Senhora da Conceição, com todo o seu recheio	652	1962	TOMBADO
CE	SOBRAL	Edificação	Teatro São João	826	1970	INSTRUÇÃO
CE	JUJUCA	Paisagem	Localidade de Jericoacaras	1347	1996	INSTRUÇÃO
CE	SOBRAL	Conjunto Urbano	Sobral-CE, Conjunto Arquitetônico	1379	1997	TOMBADO
CE	VIÇOSA DO CEARÁ	Edificação e Acervo	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Assunção e seu acervo móvel e integrado, especialmente os painéis pintados no teto da capela-mor	1453	1999	TOMBADO
CE	VIÇOSA DO CEARÁ	Conjunto Urbano	Viçosa, CE: conjunto Histórico e Arquitetônico	1496	2002	TOMBADO
CE	GRANJA	Equipamentos e infra-estrutura urbana	Ponte ferroviária de Granja	1611	2010	INSTRUÇÃO

Figura 54. Tabela feita a partir de fonte do IPHAN.

Já o processo de tombamento do Complexo Ferro-Portuário de Camocim ainda está na fase de instrução segundo a atualização feita em 2015 (veja tabela ao lado). Da mesma forma, o processo que tornaria a nossa paisagem natural com os barcos em patrimônio imaterial continua em compasso de espera. Como se pode perceber na tabela, poucos são os bens tombados em nossa região, contribuindo ainda mais para o descaso em relação ao nosso patrimônio Material e Imaterial.



Figura 55. Paisagem natural. Camocim-CE. Fonte: IPHAN.

Quinta-feira, 20 de abril de 2017.

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMOCIM NOS CARTÕES POSTAIS

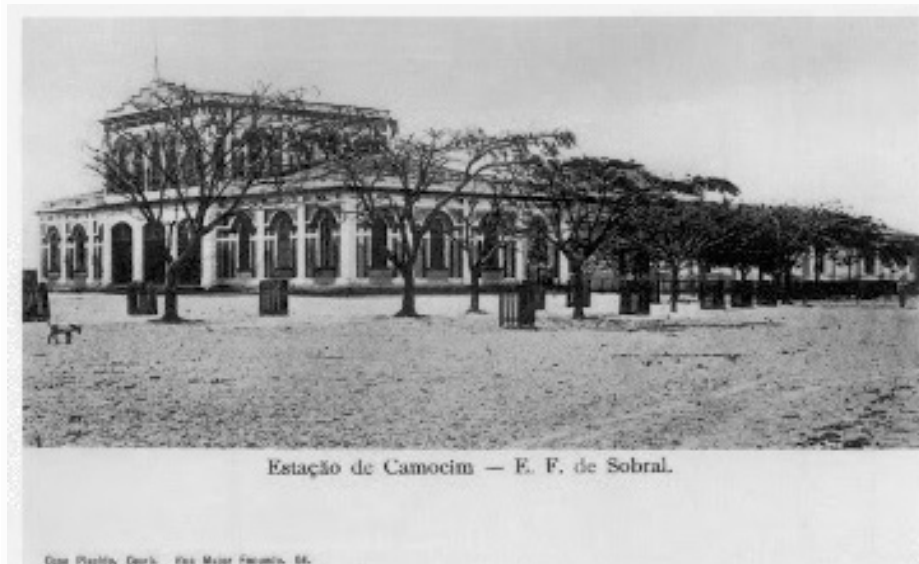


Figura 56. Estação de Camocim. Estrada de Ferro de Sobral. Fonte: *As Ferrovias do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças*. 2005.

Uma das fontes para o historiador é a imagem. De acordo com o tempo e o suporte, a mesma vai imprimindo sentidos àquilo que se quer comunicar. Deste modo, o cartão postal como elemento imagético surgiu devido "*a uma série de condições sociais, econômicas e tecnológicas que, num determinado momento, favoreceu o surgimento de um tipo de comunicação postal simplificada e direta*". As estações de trem na esteira das ferrovias se tornaram símbolos da modernidade e, como tal, foram usadas como imagens que se inscreviam naquela conjuntura.

Segundo Fernandes Júnior (2002, p. 17):

[...] o cartão-postal pode ser entendido como o início do processo de globalização por meio da imagem de um mundo que se internacionalizava pelo crescimento do comércio e dos fluxos migratórios. O postal promoveu a democratização da imagem fotográfica garantindo para as gerações futuras acesso a uma memória que poderia ter sido facilmente descartada.

Camocim e a nossa Estação Ferroviária participaram também desse movimento, juntamente com inúmeras estações país afora, mostrando sua beleza arquitetônica além de uma lembrança de nossa cidade de alguém que aqui esteve para outra em algum lugar.

Na imagem acima não se visualiza o ano da sua produção, mas, uma olhada mais atenta, pode-se dizer que data do início do século XX.

Fonte para o texto: FRANCO, Patrícia dos Santos. *Cartões-postais: fragmentos de lugares, pessoas e percepções*. MÉTIS: história & cultura – v. 5, n. 9, p. 25-62, jan./jun. 2006.

Fonte da imagem: Estação de Camocim. Estrada de Ferro de Sobral. Fonte: GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. *As Ferrovias do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças*. São Paulo, Solaris Edições Culturais, 2005, p.521.



*A Ferrovia em
Forma de Poesia*

TREM DE FERRO

Café com pão
Café com pão
Café com pão
Virge maria que foi isso maquinista?
Agora sim
Café com pão
Agora sim
Voa, fumaça
Corre, cerca
Ai seu foguista
Bota fogo
Na fornalha
Que eu preciso
Muita força
Muita força
Muita força
Oô...
Menina bonita
Do vestido verde
Me dá tua boca
Pra matá minha sede
Oô...
Vou mimbora
Vou mimbora
Não gosto daqui
Nasci no sertão
Sou de Ouricuri
Oô...
Vou depressa
Vou correndo
Vou na toda
Que só levo
Pouca gente
Pouca gente
Pouca gente...

Manuel Bandeira. Estrela da Manhã, 1936.

ESTAÇÃO DE CAMOCIM Km 463.

Planejada no passado
Foi a estrada de Sobral
Começou em Camocim
A existência do Ramal
Uma cidade portuária
De importância sem igual

Bem na margem do Oceano
Teve origem esta cidade
Tendo o porto a seu favor
Tudo cresce de verdade
Com a estrada de Ferro
É uma nova realidade

No começo foi aqui
Pelo século passado
A decisão do Imperador
Construir no seu traçado
Uma estrada linha férrea
No tempo ficou marcado

O Porto de Camocim
Teve grande importância
Pois navios atracavam
Com frequente alternância
Transportando muitos trilhos
Pra lugar em abundância

A Estação é um orgulho
Nobre prédio secular
Com toda a sua estrutura
É um prazer a contemplar
Traz a história no presente
De um passado singular

Dia quinze de janeiro
Foi a sua fundação
Este prédio foi erguido

Com os braços e o coração
No cenário encontramos
A grande determinação

Tem um porte de Central
Estrutura exuberante
No hangar de passageiros
Um espaço aconchegante
E o complexo da estação
Que se vê a cada instante

Camocim assim chamado
Pelos nativos do lugar
A Barra do Coreaú
Ou Rio da Cruz pode chamar
Mas que tem sua importância
Na história pra contar

Sua origem vem da Granja
Pois distrito pertenceu
Mas tornou-se independente
O progresso decorreu
Como centro de atenções
Que o tempo acolheu

No dia trinta de junho
Teve início a construção
Numa seca muito grande
Um verdadeiro mutirão
Operários trabalhavam
Sentando os trilhos no chão

Três anos de grande seca
Veio assolar o sertão
O trabalho na estrada
Resolveu a situação
Muitos cassacos famintos
Obtinham o ganha pão

O Engenheiro da Estrada
De responsabilidade
Foi o Doutor José Privat
Com toda a honestidade
Tocou a obra para frente
De cidade em cidade

A Matriz de Camocim
Para o alto erigida
Foi também doutro Privat
Fez a planta na medida
Jazem lá seus restos mortais
A lembrança enternecida

Muitos trens aqui partiram
Passageiros e cargueiros
Todos eles com a missão
De cumprir os seus roteiros
A Sobral e a Crateús
Para o povo uma riqueza
Resolver os seus negócios
Em Sobral e em Fortaleza

M-11 era o prefixo
Deste ponto da Estação
Percorria o trajeto
De Estação em Estação
Ao voltar de Crateús
M-12 denominação

Todo dia tinha trem
De Camocim para Sobral
Saindo todas as manhãs
Pra chegar lá no local
Engatando o último carro
O encontro no Ramal

O trem das quintas-feiras
Era o Misto assim chamado
Pois trazia passageiros
E os bichos no quadrado

Havia vagão de carga
Para transportar o gado

Nem tudo é alegria
Na vida de nós mortais
Amargamos as tristezas
De uns momentos imorais
Acabaram com o Ramal
E o trem não passa mais
Ô notícia revoltante
Que até hoje lamentamos
Pôs-se fim ferrovia
Mesmo assim não aceitamos
Os trilhos foram tirados
A memória nós guardamos

No vinte e quatro de agosto
Do ano setenta e sete
Foi um dia muito triste
Não há nada que conteste
A viagem derradeira
Deste trem pelo Nordeste

Ao sair da estação
Todo o povo então chorava
O Sino dava partida
A viagem começava
Era o trem da despedida
Ele ia e não voltava

Muito difícil acreditar
O que estava acontecendo
Camocim todo chorava
Parece que estava morrendo
Nosso trem está indo embora
E o povo interrompendo

Foram dias sem sair
Pessoas no trilho e no chão
Não deixando o trem partir
Com toda a composição

Afinal, o trem partiu
Dilacerando o coração

Era a 612 (SEISCENTOS E DOZE)
A Máquina da composição

O maquinista era o Zequinha
Que teve a triste missão
De levar o trem de volta
Pra tristeza do povão

Fonte: MENEZES, Francisco Antonio Calvacanti de (Pe. Tula). *Memórias que o tempo não apaga*: “Parando em cada estação”. Fortaleza: Premium, 2015, p. 189-91.

QUADRINHAS FERROVIÁRIAS

Ao lembrar, de vez em quando,
os meus tempos de criança,
eu ouço um trem apitando
pelos trilhos da lembrança

Eu, do trem, em Camocim,
esperei sempre a chegada,
mas hoje (pobre de mim),
já não espero mais nada.

Todo mundo na estação
sempre espera pelo trem,
mas ele, sem atenção,
não espera por ninguém.

Quem não ama a poesia,
alma sensível não tem,
nunca viu ao fim do dia
uma passagem de trem!

XIMENES, Luís, *Paixão Ferroviária*. 1984, p.83.

MENINO DE TREM

Era menino, e lembro muito bem,
E a lembrança me traz tanta emoção,
Daquele mar de gente na estação,
Á espera mais do horário que de alguém.

Dáí a pouco ele apontava além,
Num rolo de fumaça, de roldão,
Batucando nos trilhos um refrão
Que nos trilhos batuca todo trem!

De uma feita, porém, quanta tristeza!
O meu trem se perdeu por Fortaleza,
E nunca mais voltou a Camocim.

E dele só restou mesmo a saudade,
Que não respeita nem a minha idade
E qualquer dia destes dá-me um fim

Às 15h15min de 20/10/2013.

SOTERO, Raimundo Bento. *Amor por inteiro*. Fortaleza-CE: RBS Editora, 2005, p.31.

O VELHO TREM

Lá vem, lá vem o trem! Está quase chegando
A molecada o ouvido no trilho encostando
Outro aponta tênue fumaça q'ele vê sozinho
De repente o velho trem desponta lá no Salgadinho.

Resfolegando cansado entra na Estação
Tremenda balbúrdia, gritos, aplausos, que confusão
Os freios ringem gemendo, soltando vapores
Ouvem-se cochichos, risos e choros de velhos amores.

A máquina manobra voltando para o seu lugar
Pois sabe que amanhã bem cedinho terá que voltar
Levando em seu bojo corações partidos em ais.

O velho trem cuspiu a sua triste sina
Mas como tudo que começa um dia termina
Um dia partiu para sempre não voltou nunca mais.

Inácio Santos
In Literário – Março de 2002.

SANTOS, Inácio. *Flamengas & Boqueirões*. Escritos em verso e prosa. Rio de Janeiro: Gráfica Fábrica de Livros, 2008, p.161.

MARIA -FUMAÇA

Maria-Fumaça,
Fungando com raça,
Fazendo pirraça
No seu vai-e-vem;
Maria-Fumaça,
Soltando com graça
A preta fumaça
Nas costas do trem.

Maria-Fumaça,
Nasci te olhando
O Peso arrastando,
Do férreo vagão;
Cresci te ouvindo
O apito zunindo
No antigo portão;
Das tuas partidas,
Saudosas batidas
De teu sino, então,
Às vezes escuto
Na calma do luto
Da velha estação.

Maria-Fumaça,
Por mais que se faça
Nem tudo que passa
Reflete seu fim;
Maria-Fumaça
Por mais que se faça
Nem tudo que passa
Reflete o seu fim;
Maria-Fumaça,
Tu és minha herança,
Sublime lembrança
Do meu Camocim.

José Maria Trévia

Maio/1977.

In: TRÉVIA, José Maria. Uma janela para o passado. Contos. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda, 2007. (orelha).

40 ANOS DO ÚLTIMO TREM

Quarenta anos passaram
Depois do último vagão
Último apito escutado
De dentro da Estação
Levaram todos os sonhos
O bem estar da população.

Foram deixados pra trás
O seu período de glória
Aquele trem que levava
Sonhos, desejos e vitórias
De um progresso existente
Ficou marcado na história.

Aqueles velhos vagões
Com seus bancos de madeira
Transportando a população
Na sua viagem derradeira
Deixou muitas saudades
Para uma cidade inteira.

Como uma grande centopeia
Assim eu o comparava
Aqueles vários vagões
Engatados trafegavam
Com seu barulho original
Que Maria Fumaça puxava.

Era uma grande festa
Enorme concentração
Toda tarde era motivo
De visitar a Estação
Passeio com a família
Motivo de satisfação.

Ao apito do trem
Todos estavam a escutar
Ao longe o avistávamos
Com seu balanço a saudar

Aumentando a ansiedade
De quem estava a esperar.

Ao apito do trem
Todos estavam a escutar
Ao longe o avistávamos
Com seu balanço a saudar
Aumentado a ansiedade
De quem estava a esperar

O grande momento chegava
Ao parar na estação
O ranger das rodas no trilho
Freando a locomoção
A descompressão do ar
Saudando a multidão.

A Estrada de Ferro de Sobral
Teve o seu início em Camocim
Em 26 de março de 1879 foram
Os primeiros trilhos assentados aqui
Ligando Camocim à Granja
Deus criador quis assim.

Mais de 24 quilômetros
Foi o trecho finalizado
Em 31 de dezembro de 1882
O trecho foi totalizado
O ramal Camocim – Sobral
Estava inaugurado.

Essa estrada de ferro
Teve o objetivo principal
Assistir à população
Da cidade de Sobral
Durante o período da seca
O flagelo era total.

Mil novecentos e nove uniu-se
As linhas Baturité – Sobral
A Rede de Viação Cearense
Estava criada afinal
Depois passou para o governo
Até sua viagem final.

Em mil novecentos e cinquenta
Sobral liga a Fortaleza
Pelo ramal de Itapipoca
Isso só deu mais certeza
Seus dias estavam contados
Para todos uma tristeza.

Ao longo da ferrovia
As cidades foram nascendo
Com a interação dos povos
Foram se desenvolvendo
Ficava tudo mais fácil
Todos se locomovendo.

Até o ano de setenta e seis
Como trem de passageiros
Funcionava normalmente
De janeiro a janeiro
Trazia crescimento e progresso
Para esses municípios inteiro.

Um dia foi embora e sempre
E nunca mais voltou
Sonhos e desejos oprimidos
Prá sempre ele levou
Saudades e amargura
Foi o que ele deixou.

Depois da sua partida
Após um ano fui embora
Levando em meus pensamentos
As lembranças de outrora
Sonhos que foram interrompidos
Descritos nesse cordel agora.

Ele saiu devagarinho
Foi pegando velocidade
Aos poucos foi se afastando
Mais distante da cidade
Muito lento e preguiçoso
Deixando muitas saudades.

Sabia que aquela viagem
Tinha destino só de ida
Nunca mais retornaria
Pra essa cidade querida
No peito da velha Maria Fumaça
Abria-se uma enorme ferida.

Pela última vez
Sua fumaça manchava o céu
Seu apito lamentoso
Como as rimas de um cordel
Exclamava uma saudação
Muito doce que nem mel.

Aqui ficaram seus resíduos
Aqui está sua história
Dos seus momentos fecundos
De riquezas e de glória
Marcados para sempre
Nas mentes e nas memórias.

História hoje resgatada
Com dificuldade e luta
Por Elenildo Eduardo de Souza
Incansável nessa labuta
Carente de um apoio
Para vencer essa disputa.

Esse notável artista plástico
Apaixonado por sua arte
Não deixa fugir da memória
Travando uma luta à parte
Sobre os trilhos e telas
Levando seu estandarte.

Hoje todo Camocim ainda chora
A falta que esse ramal faz
Da Maria Fumaça e seus vagões
Das coisas boas que o homem desfaz
Daquele movimento de trens
Que não veremos jamais.

A sua estação majestosa
Ainda guarda as marcas do passado
Com sua arquitetura colonial
Com o tempo ficou marcado
Que ali sempre existiu
Um progresso paralisado.

Digníssimos administradores
Deem só um pouco de atenção
Ajudem a resgatar a memória
Combatendo a extinção
Fazendo o museu do trem
Na imponente Estação.

Todo o povo ficará feliz
Pois faz parte da história
Da nossa bela cidade
De tantas batalhas e vitórias
Resgatando com dignidade
A verdadeira identidade
Das suas lutas e glórias.

J. B. Nascimento.
Camocim-CE. 13 de agosto de 2017.

(Cordel feito especialmente para a
**Exposição Ferrovia Cearense: 40 anos do
último trem.** By Eduardo Souza).

The poster features a background image of a train at a station. The main title is written in a large, elegant script font. Below the title, there is a line of text inviting artists to participate. The event details include the location, date, and time. At the bottom, there are logos for the Municipality of Camocim and the Camocim Festival.

Exposição
**"40 anos do último trem
da Estação Ferroviária
de Camocim"**

O artista plástico, Eduardo Souza, convida
a todos para abrilhantar esse evento.

Local: Estação Ferroviária de Camocim
Data: 12/08 (sábado) Horário: 20h

Apoio:
PREFEITURA DE CAMOCIM
Secretaria Municipal do Turismo e Desenvolvimento Turístico - 2018
Camocim Festival

Figura 57: Convite para a Exposição “40 anos do último trem”. Fonte: Divulgação.

Bibliografia:

CÂNDIDO, Tyrone. Entre a migração e o trabalho: retirantes e trabalhadores de ofício em obras de socorro público (Ceará - 1877-1919). Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH • São Paulo, julho 2011.

FADEL, Simone. Meio Ambiente, Saneamento e Engenharia no período do Império à Primeira República: Fábio Hostílio de Moraes Rego e a Comissão Federal de Saneamento na Baixada Fluminense. USP. 2006.

FRANCO, Patrícia dos Santos. *Cartões-postais: fragmentos de lugares, pessoas e percepções*. MÉTIS: história & cultura – v. 5, n. 9, p. 25-62, jan./jun. 2006.

FROTA, Dom José Tupinambá da. *História de Sobral*.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. *As Ferrovias do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças*. São Paulo, Solaris Edições Culturais, 2005.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Entre a escravidão e o trabalho livre. Escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil no século XIX*.

MENEZES, Francisco Antonio Calvacanti de (Pe. Tula). *Memórias que o tempo não apaga: “Parando em cada estação”*. Fortaleza: Premius, 2015.

NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará. Fortaleza, CE: Secretaria de Cultura e Desporto, 2000.

OLIVEIRA, André Frota de. *Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 1994.

PEREIRA, Daniela Márcia Medina. *A Próxima Estação: Trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da Ferrovia*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal do Ceará. 2004.

REVISTA DO INSTITUTO DO CEARÁ– 2013.

SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. *Cidade Vermelha - a militância comunista nos espaços de trabalho. 1927-1970*.

SANTOS, Inácio. *Flamengas & Boqueirões*. Escritos em verso e prosa. Rio de Janeiro: Fábrica do Livro: SENAI, 2008.

TRÉVIA, José Maria S. *Uma janela para o passado*. Contos. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda, 2007.

TRÉVIA, José Maria S. *Outros tempos*. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora 2010.

UCHÔA, Waldery. *Anuário do Ceará. 1953-1954*.

XIMENES, Pe. Luís. *Paixão Ferroviária*. 1984.

XIMENES, Pe. Luís Ximenes, *Eu e o Trem*.

Endereços eletrônicos:

<http://avelarsantos.zip.net/>

<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp018998.pdf>

http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/2905/1/2011_Dis_JLFLima.pdf

<https://www.institutodoceara.org.br/revista/Rev->

apresentacao/RevPorAno/2013/06_Art06-ErnestoDeocleciano.pdf

<toemdotudo.zipnet>

<blog.brenosiviero.com.br>

<http://blogdojuniorximenes.blogspot.com.br>

Blog Ipugrande

Blog do Prof. Francisco de Assis (Professor Melo)

<camocimonline.com>

<sobral24horas.com>

<www.estacoesferroviarias.com.br>

[https://archive.org/stream/anuario19531954ce1#page/60/mode/2up/search/Camocim.](https://archive.org/stream/anuario19531954ce1#page/60/mode/2up/search/Camocim)



PREFEITURA DE
CAMOCIM



ISBN 978-85-9539-007-2



9 788595 139007 2