

A história não perdeu o trem: o advento da ferrovia na região Norte do Ceará**The story didn't miss the train: the advent of the railroad in the North region of Ceará**

DOI:10.34117/bjdv6n10-088

Recebimento dos originais: 08/09/2020

Aceitação para publicação: 06/10/2020

Jaciara Azevedo Rodrigues

Formação acadêmica: Graduanda em História

Instituição: Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)

Endereço: Rua Laurisman Torquato, bairro Coração de Jesus nº 88, Sobral, CE, Brasil

e-mail: jaciara.azevedo2011@hotmail.com

Joana Paula Silva Sousa

Formação acadêmica: Doutoranda em História

Instituição: Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN

Endereço: Tv. Pe. Odilon de Pinho nº 25, Lisieux, CE, Brasil

e-mail: joanapaula4@hotmail.com

Karine Lima Sousa

Formação acadêmica: Graduanda em História

Instituição: Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)

Endereço: Distrito Sítio Boqueirão, Coreaú, CE, Brasil

e-mail: klima9444@gmail.com

Caio Gérson Pereira Nunes

Formação acadêmica: Graduado em História

Instituição: Universidade Regional do Cariri - URCA

Endereço: Rua Maria de Jesus Oliveira, bairro Vila Nildália nº 1048, Assaré, CE, Brasil

e-mail: caio.nunes73@hotmail.com

Lara de Sousa Lutife

Formação acadêmica: Graduanda em História

Instituição: Universidade Estadual Vale do Acaraú- UVA

Endereço: Distrito de Coité, Nº 66, Irauçuba, CE, Brasil

e-mail: larialutife13@gmail.com

Solidade Maria Silva Silveira

Formação acadêmica: Graduada em Geografia

Instituição: Universidade Estadual Vale do Acaraú- UVA

Endereço: Avenida Guido Osterno, S/N, Marco, CE, Brasil

e-mail: solidadesilveira3@gmail.com

Matheus Wendel Vitorino Barbosa

Formação acadêmica: Graduando em História
Instituição: Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)
Endereço: Rua Padre Angelim, Bairro Alto da Boa Vista n° 406, Ipu, CE, Brasil
e-mail: matheuswvb@gmail.com

Kátia Cristina Gomes Lino

Formação acadêmica: Graduada em Pedagogia e Letras.
Instituição: Universidade Regional do Cariri- URCA/Universidade Vale do Acaraú - UVA.
Endereço: Rua Raimundo Nonato dos Santos, bairro Terrenos Novos, n° 551, Sobral, CE
e-mail: katiacristingl@hotmail.com

RESUMO

A presente pesquisa trata da ferrovia como agente impulsionador de transformações de ordem social, econômica e cultural nos municípios da região norte do Ceará, tendo como destaque a cidade de Sobral considerada polo atrativo do desenvolvimento das cidades ferroviárias ao redor. Através da revisão de literatura acerca da historiografia ferroviária cearense, objetiva-se entender o processo histórico das diversas transformações da ferrovia ao longo dos anos na referida região, e como se configuravam as práticas cotidianas sociais da época. Constatamos que, com a implantação da ferrovia brasileira, surgiram novos padrões de sociabilidades em que foi possível traçar uma visão de país visto com olhos de modernidade.

Palavras-chave: Estação, Ferrovia, Modernidade.

ABSTRACT

This research deals with the railroad as a driving force for social, economic and cultural transformations in the municipalities of the northern region of Ceará, with the city of Sobral being considered an attractive center for the development of the surrounding railroad cities. Through a literature review on railroad historiography in Ceará, the aim is to understand the historical process of the various transformations of the railroad over the years in that region, and how the daily social practices of that time were configured. We found that, with the implementation of the Brazilian railroad, new patterns of sociability emerged in which it was possible to draw a vision of a country seen with the eyes of modernity.

Keywords: Station. Railroad. Modernity.

1 INTRODUÇÃO

O mundo moderno está repleto de inovações advindas da Revolução Industrial, e um dos elementos que marcou o desenvolvimento significativo na sociedade foi o surgimento das ferrovias. A partir da instalação da ferrovia houve modificação no espaço urbano, como também no perfil da vida cotidiana de cada cidade contemplada com o assentamento dos trilhos. Pode-se dizer que esses espaços passaram por uma dita modernização, por conta da instalação dos trilhos como também do prédio da estação, contribuindo fortemente para um maior fluxo econômico ao redor, tendo como exemplo algumas cidades cearenses como Sobral, Ipu e Camocim.

O presente artigo busca a compreensão do processo histórico, cultural e sociopolítico do desenvolvimento das ferrovias na zona norte do estado do Ceará. Dessa forma, procura-se entender essa historicidade e como ocorreram as diversas transformações ao longo dos anos na referida região. O impacto da dita modernização que o trem trouxe para a região, por vezes pode ser posto em contradição. Ao longo da leitura será mostrado a apropriação desse discurso de progresso pelas autoridades políticas como forma de angariar mais recursos em benefício de um grupo minoritário da elite.

Cada estação nas cidades interioranas cearenses é considerada ponto de lembranças com chegadas, partidas e esperança de buscar uma vida melhor na capital. O trem, por sua vez terá uma parte fundamental na construção dessa história. Devido à desativação do trem de passageiros no Ceará, muitas estações hoje em dia se encontram abandonadas pelo poder público e até mesmo por parte da população. Através da revisão de literatura de obras que já foram escritas sobre o impacto da ferrovia na referida região estudada, foi possível escrever o presente artigo, reunindo visões distintas de diferentes pesquisadores que se debruçam sobre esse tema.

2 TREM E CIDADE: ESTUDO LOCAL DA FERROVIA CEARENSE

Ao pensarmos o final do século XIX, podemos refletir acerca dos fatores que impulsionaram a implantação da ferrovia no sertão cearense. Alguns estudos da historiografia cearense revelam que a instalação dos trilhos teve início com o intuito eminente de suprir as devidas necessidades dos flagelados da seca. Entretanto, ao longo da leitura do presente trabalho, buscamos fazer uma breve análise de outros interesses os quais envolviam este “empreendimento” no Ceará. Para adentrarmos nesse objeto de estudo, fazemos necessário contextualizá-lo historicamente. Nessa abordagem, Pereira e Muniz (2011, p. 17) apontam que:

Ferrovia é um meio de comunicação e transporte de pessoas, mercadorias e animais. Uma ferrovia é constituída basicamente de uma via permanente (trilhos e dormentes), máquinas de tração (locomotivas ou automotrizas) e materiais rodantes (carros de passageiros, vagões de carga, tanques etc.). Além disso, ainda tem as edificações que compõem um trecho ferroviário como as Estações, que servem para embarque e desembarque de pessoas e/ou mercadorias.

A partir da presente ideia dos autores sobre a concepção de ferrovia e pensando a chegada da ferrovia no Brasil e no Ceará, entendendo que seu surgimento se deu no contexto da revolução industrial no país considerado berço da industrialização- Inglaterra, torna-se primordial compreendermos as mudanças que a Revolução Industrial trouxe para o mundo. Esse movimento ocorreu no século XVIII e repercutiu em todos os continentes. O historiador Eric Hobsbawm (1917,

p. 60) em sua obra clássica *A Era das Revoluções (1789-1848)* vislumbra que a Primeira Revolução Industrial, “sob qualquer aspecto, este foi provavelmente o mais importante acontecimento na história do mundo, pelo menos desde a invenção da agricultura e das cidades”. Um processo da revolução que acarretou na transformação das relações entre os indivíduos e a forma de trabalhar.

Nesse período da primeira Revolução, têm-se o surgimento de técnicas inovadoras e expansionistas juntamente ao surto na economia industrializada, que teve como base o ferro, o carvão e as máquinas a vapor. Neste contexto, a construção e implementação das ferrovias está imbricada na proposta de uma economia fortemente industrializada e modernizadora. O desenvolvimento das indústrias colaborava diretamente para o aumento do volume da produção de mercadorias, de tal modo que se origina a necessidade de transportá-las.

A partir de 1840 ocorre a expansão ferroviária no processo de industrialização, tendo o sucesso da Inglaterra despertado o interesse do Governo Imperial Brasileiro (1822-1889) e demais nações do mundo pela locomotiva. Iniciou-se, portanto, a era das ferrovias pelo mundo, alargou-se as fronteiras e multiplicaram-se os caminhos de ferro. Em 1854, a ferrovia chega no Brasil por iniciativa de Barão de Mauá¹, banqueiro do século XIX que detinha de muita influência no quadro político brasileiro. Com isso, o empresário terá o apoio do imperador para a instalação dos primeiros trilhos que o Brasil recebeu².

A chegada da estrada de ferro ao interior do Brasil representou um marco histórico e cultural para a historiografia ferroviária, tendo em vista que cada estação ferroviária existente nos municípios brasileiros, são consideradas marcas simbólicas desse tempo de ferrovia no local. Tendo isso em base, afirma a historiadora Giovana Mont’Alverne (2015, p. 55) “As estações de trens eram as portas da cidade moderna. Proporcionavam a primeira e a última impressão aos viajantes; revelavam a prosperidade do país, incentivando a iniciativa de seus cidadãos”. Um espaço de chegadas e partidas que proporcionava a esses sujeitos (re) conhecer a chegada de diferentes culturas no espaço pertencente, assim (des) construindo histórias.

Somente em julho de 1870, a construção da ferrovia no Ceará se inicia com a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité S. A. A Serra de Baturité por sua vez, será a pioneira na implantação dos trilhos no sertão cearense, principalmente por questões de produção econômica,

¹ Irineu Evangelista de Sousa também conhecido como Visconde de Mauá foi um importante industrial, banqueiro com uma visão promissora de modernização nacional. Como tem muito contato com os ingleses, influenciará o advento das ferrovias para o Brasil. Recebeu o título de Barão no ano de 1854 e Visconde de Mauá em 1874. Dono de bancos, estradas de ferro, companhias de navegação e serviços públicos, atravessando as fronteiras do Brasil, leva seus empreendimentos aos outros países.

² Os primeiros trilhos que o Brasil recebeu partiu do Porto de Mauá até a Raiz da Serra de Petrópolis. Esta foi a primeira ferrovia construída em terras brasileiras, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, mais conhecida como Estrada de Ferro Mauá.

visto que nessa região havia grande produção de café, cana-de-açúcar e legumes, dessa forma a escoação pela Estrada de Baturité não era mais acessível para tamanha produção. Assim, em 1871, inicia-se a construção da Estrada de Ferro de Baturité, ligando-a ao Porto de Fortaleza para o escoamento da produção agroexportadora.

A partir da construção dessa primeira linha férrea e do seu sucesso, o governo da referida província percebe a necessidade da expansão ferroviária para outras regiões do território cearense. Isso possibilita o aumento do comércio interno, pois as distâncias das cidades se encurtaram, e o aumento da exportação para outras regiões do país e do mundo é então difundida em grande massa.

Em 1880 os trilhos são instalados em Camocim assumindo função de entreposto comercial de Sobral. No ano de 1883, iniciou-se na cidade de Sobral os trabalhos para prolongamento da ferrovia na região do Norte do Estado do Ceará, que tinha por finalidade atingir a região da próspera e rica Serra da Ibiapaba, ponto necessário e lógico para qualquer ferrovia edificada na Zona Norte do Ceará.

Em cada cidade onde os trilhos foram assentados, pode-se notar que os aspectos do cotidiano se alteravam, visto que a instalação da ferrovia não só modificava a infraestrutura urbana, mas também de alguma forma o trem interligava o cotidiano e as devidas relações de sociabilidades por onde passava. Mediante a importância da construção das Estações Ferroviárias e a chegada do trem como o símbolo de transformação local, nota-se que algumas cidades foram nascendo por decorrência da instalação da ferrovia nas imediações da linha-férrea. Segundo Filho, (2016, p. 27):

A ferrovia teria sido o fator de integração econômica e social de toda a região Norte. O fluxo de pessoas e mercadorias era intenso nos pontos de trens. Passageiros chegavam de todas as localidades, diariamente, nas estações ferroviárias: eram comerciantes, industriais, turistas e uma imensa gama de transeuntes.

Nessa perspectiva, as estações ferroviárias eram espaços de intensas atividades comerciais e agitação social. Ademais, eram o ponto de venda, da conversa, de sonhos, alegrias e saudades. Segundo Candau (2012, p. 118) “transmitir uma memória e fazer viver, assim, uma identidade não consiste, portanto, em apenas legar algo, e sim uma maneira de estar no mundo.” Esses espaços eram a forma a qual esses indivíduos tinham de perceberem com mais afinco a si e o outro. Podia-se considerar os locais das estações como os espaços mais democráticos das cidades, uma vez que passavam por ali inúmeras pessoas de diferentes classes sociais. As estações sustentavam a primeira e a última impressão dos viajantes.

Camocim, Sobral e Ipu, são as três cidades localizadas no norte do Ceará, onde a figura do trem aparece com bastante influência, tornando-se símbolo do progresso na historiografia

ferroviária cearense. E por assim ser, as cidades com mais estudos voltados para o contexto ferroviário.

Antiga estação ferroviária de Ipu-CE, 2000, disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>



Antiga estação ferroviária de Sobral-CE, 2017, disponível em: <http://blogs.diariodonordeste.com.br/>



Antiga estação ferroviária de Camocim-CE, 2018 disponível em: <https://pt.wikipedia.org/>



Analisar o quadro panorâmico da cidade enquanto objeto de estudo se faz importante, uma vez que o fenômeno de modernização chega no espaço “cidade”, abrigando as transformações sociais, culturais e tradicionais diversas. Candau (2012, p. 126) aponta que “a necessidade de recordar é, portanto, real, mesmo que apenas para que não nos tornemos seres “pobres e vazios”. Dessa forma, a cidade moderna vislumbrada como espaço de formação de novas identidades sociais em que as atividades urbanas se desenvolviam efetivamente, passando a ser pensada como sinônimo de progresso, lugar onde seus sujeitos eram capazes de construir suas próprias histórias.

Os ex-ferroviários e autores do livro *Estradas de ferro no Ceará*, Lima e Pereira (2007, p.31) pontuam que o desenvolvimento das ferrovias no Brasil possibilitou a dinamização das cidades e as alterações nas relações dessas áreas urbanas, além de encurtar as distâncias. Mas também segundo Bosi (1987, p. 35) “quando as mudanças históricas se aceleram e a sociedade extrai sua energia da divisão de classes, criando uma série de rupturas nas relações entre os homens e na relação dos homens com a natureza, todo sentimento de continuidade é arrancado de nosso trabalho. ” É pensar, portanto que essas mudanças sempre provocam uma quebra no que já estava formado ou pelo menos no seu estado de aceitação. E essas rupturas de uma forma ou de outra provocam esse estado de que o que foi construído hoje será destruído daqui a algum tempo, como forma de promover o progresso ou do que se entende por modernidade na contemporaneidade.

3 TREM E MODERNIDADE: SERIA A FERROVIA TRANSPORTADORA DO PROGRESSO?

A instalação da ferrovia no capital do Ceará como também em cidades interioranas do estado, irá ser entendida para muitos estudiosos da época como a modernidade chegando aos sertões cearenses. Ipu, exemplo dessa transformação, teve sua ferrovia implantada de forma estratégica, sendo que o traçado da Estrada de Ferro de Sobral foi planejado para atingir à cidade de Ipu por dois motivos principais: em primeiro lugar pela fertilidade e riquezas da Serra da Ibiapaba; em segundo por ser uma região rica na produção de algodão da época.

Entretanto, as repercussões dessa modernidade são vistas e sentidas de forma diferente pelos diversos grupos sociais. Nesse contexto Bosi (1987, p. 36) aborda que “a racionalização, que exige cadências cada vez mais rápidas, elimina da indústria os velhos operários. ” O “progresso” no sentido industrial é um processo que desvaloriza as funções de um e valoriza a de outros no contexto social vivenciado. Dessa forma, Filho (2019, p.30) explicita que o progresso, e “a modernidade, portanto, não é algo que se estabeleça de uma vez por todas, nem é vivida de forma igual em todo lugar e nem possui a mesma representação para grupos sociais distintos e indivíduos singulares numa mesma cidade ou local.” Partindo desses pressupostos, fazem-se interessante entender a chegada dos trilhos como um elemento transformador sentido de forma diferente em cada sociedade, incluindo o povo sobralense que vislumbrou, de certa forma, os impactos do cenário moderno a qual estava vivenciando.

Farias (2016) levanta uma ideia importante a ser refletida. Seria a ferrovia somente atrelada ao progresso dos locais por onde chegava? Pode-se problematizar o intuito do governo em alargar o assentamento de trilhos pelas demais regiões do Brasil. No Ceará, por exemplo, a construção da

ferrovia não está centrada em oferecer assistência aos flagelados da seca e sim eminentemente em modernizar a região através dos recursos vindo do governo.

Outro ponto abordado por Farias (2016), em sua obra *o trem e a cidade*, traz as imbricações mais profundas de interesses por parte do governo em trazer a ferrovia. Ocorria uma inversão quanto ao destino dos recursos que eram oferecidos pelo governo imperial, ou seja, esses investimentos financeiros ao ser entregues para os grupos de elite local, eram convertidos em recursos de essência modernizadora que ditavam um desenvolvimento nas cidades. O autor expõe a ideia de que, esses recursos chegavam para atender as vítimas da seca, entretanto, a elite local era quem se apropriava desse benefício, fazendo uso desses recursos tendo como foco principal o empreendimento de “embelezar” o local urbano através da construção de obras inspiradas no teor europeizado.

Todavia, a forma como era percebido esse processo de construção das ferrovias era de modos diferentes. Dom José tupinambá, um importante bispo na região, ao avaliar o impacto do advento da ferrovia na região norte do Ceará, considera um “salva-vidas”. Para ele os trilhos proporcionaram o combate aos efeitos da estiagem servindo à numerosa população deste lado da província, a qual facilmente encontrará pronto socorro no litoral nas repetições da calamidade (FROTA, 1974, p. 484).

Baseados nessa análise, podemos dizer que o pensamento de Tupinambá não está totalmente assertivo, embora um dos motivos para a construção da ferrovia no território cearense fosse atender aos flagelados da estiagem gerando rendas para suas famílias, podemos dizer que foi em parte, e que o real interesse estava concentrado no impulsionamento da circulação econômica pela região, buscando dar uma essência mais urbana no local. Farias (2016, p. 19) expõe que “As elites locais incluindo comerciantes do sertão cearense visavam o investimento da ferrovia por parte do governo por conta do interesse eminente na dinamização do transporte e melhor escoação da produção.”

A partir dessa problematização, torna-se perceptível que a ferrovia no combate à seca foi posta em segundo plano, e que grupos locais maiores tiravam suas vantagens. Estes, tiveram a incumbência de levar os problemas da estiagem para o governo central e assim conseguir recursos para amenizar tal mazela social, como já dito aqui, a maioria desses investimentos recebidos eram utilizados em benefício particular de um determinado grupo.

Promovendo uma reflexão mais aprofundada dessa ideia, podemos inferir de maneira precisa que o advento da ferrovia cearense angariou numa desigualdade acentuada. Os grupos locais de elite desviavam os recursos financeiros, beneficiando-se do poder que exerciam em detrimento da sobrevivência da camada mais pobre que, por sua vez necessitava de emprego e de políticas assistenciais para ter uma vida digna, sofrendo com a seca e dependendo das políticas assistenciais

governamentais. Importante notar que eram nesses grupos onde estavam concentradas condições suficientes para oferecer boa qualidade de vida a essa camada atingida pela seca. Todavia não era isso que acontecia, os flagelados eram submetidos a situações mais devastadoras, pois eram obrigados a trabalharem em obras em troca de míseros salários e sem assistência.

A Era das Ferrovias surgiu a partir desse contexto histórico e assim será divulgada para o mundo, como uma forma de necessidade enquanto meio de inovação e progresso. Assim sendo, está estritamente ligada ao capital e a burguesia, como também, ao interesse de uma minoria dominante. Ainda de acordo com Filho (2019, p.16), a modernidade também deve ser vista como um elemento excludente, pois em sua essência atende os objetivos da classe dominante. O mesmo autor traz em outro texto a problematização da ferrovia como fator modernizador

[...] para legitimar a construção da ferrovia, as elites, inteligentemente, utilizaram-se do discurso da seca para angariar recursos necessários ao seu projeto de desenvolvimento, uma constante em todos os flagelos a partir daquele momento. Visando beneficiar-se dos recursos públicos, as elites e os governos locais, na maioria das vezes, superestimavam os efeitos das secas. A ferrovia jamais resolveria os males da estiagem, apenas o atenuaria momentaneamente. (FARIAS, 2016, p. 20)

Nesse sentido, as diferentes visões do caminho de ferro nos fazem perceber que a instalação ferroviária aconteceu tardiamente no Ceará por conta das diferentes visões que os políticos e intelectuais da época possuíam sobre a sua implantação. Mont'Alverne (2015, p. 53) interpreta da mesma forma que Filho quando nos fala que a chegada da ferrovia cearense estava associada ao progresso, juntamente à alegação do governo de assistencialismo aos prejudicados com a seca de 1788-1789, em prol do trabalho que proporcionou às classes menos favorecidas. Esse processo de acesso entre as ferrovias promoveu a integração regional permitindo que Sobral se desenvolvesse isoladamente de Fortaleza, atuando como se fosse a “capital” da zona norte.

4 SOBRAL: CENTRO FERROVIÁRIO NO NORTE DO CEARÁ

A cidade de Sobral se formou no século XVIII às margens do Rio Acaraú, a partir da Fazenda Caiçara, que já no século XVIII ultrapassa seus limites originais. A cidade ficou conhecida mundialmente por ter sido palco da comprovação da teoria da relatividade de Albert Einstein em 1919. No século XX, Sobral se destaca pela produção de matéria-prima, o algodão. Assim, tornou-se perceptível a necessidade de utilização de um meio de transporte eficiente responsável pelo escoamento desse produto. A partir de então, foi trazido o trem para intensificar esse comércio, que partia das cidades da região norte do Ceará até o Porto de Camocim.

A instalação dos primeiros trilhos da Estrada de Ferro de Sobral (EFS) foram assentados em Camocim, no dia 26 de março de 1879. O caminho férreo inicialmente partiria de Camocim até Sobral e posteriormente prolongada até Ipu. A instalação da Estrada de Ferro de Sobral era uma maneira de unir as cidades circunvizinhas da região norte do Ceará para o Porto de Camocim.

Com a economia efervescente em Sobral, a elite sobralense começou a se inspirar nos moldes da sociedade europeia. Assim, cada vez mais, ocorreu o desembarque de produtos como louças e roupas, vindos da Europa. É evidente que a inserção da ferrovia em Sobral mudou a vida da população sobralense, tanto nos âmbitos econômicos, como sociais. Mont'Alverne (2015, p. 33) ressalta que: “O comércio, através da ferrovia Sobral-Camocim, intensificou-se com outros produtos, além do algodão: móveis, louças, vestimentas, adornos femininos, livros e jornais, produtos alimentícios, materiais de construção, todos importados da Europa.”

A Estrada de Ferro de Sobral (EFS) construída na segunda metade do século XIX desempenhou papel significativo na história dos municípios por onde os caminhos de ferro passaram. A cidade de Sobral era tida como o ponto central aos olhos dos que mantinham intensa atividade comercial. E como Mont'Alverne evidencia que com a ligação de Sobral ao porto de Camocim, a comercialização de Sobral se sobressaía não sendo necessária dependência com a capital Fortaleza.

Percebemos assim, de acordo com Mont'Alverne (2015, p. 38) “o trem era o meio de transporte mais utilizado por visitantes que desejassem conhecer Sobral, a menos que quisessem se aventurar em longos percursos a cavalo. Era intenso o fluxo de visitantes na cidade.” Dentre as cidades que tiveram seu desenvolvimento ao mesmo tempo que a ferrovia chega, Sobral foi a região que mais recebeu influência modernizadora, sobretudo por adotar costumes vindos da Europa, almejando uma modernização quase forçada nos moldes europeizados.

5 “A VIDA SE REPETE NA ESTAÇÃO”: PARTIU QUEM TANTO PARTIA

Na perspectiva de compreender o quão importante a ferrovia foi para engendrar transformações de ordem social, econômica e cultural nos municípios da região norte do Ceará, a chegada da ferrovia pode ser considerada um advento seminal na construção histórica, pois auxiliou no desenvolvimento por onde os trilhos eram assentados, sobretudo no Nordeste, onde a sociedade sofria com crises ocasionadas pela seca. O desenvolvimento das ferrovias foi admiravelmente eficiente, na medida em que na Inglaterra surgiu como meio para facilitar as viagens interligando locais desde os mais desenvolvidos até aqueles que não possuía tantos recursos desenvolvimentistas.

Assim como a ferrovia foi símbolo de desenvolvimento próspero no início do século XIX, décadas depois um discurso apresenta esse meio de transporte considerado de uso ultrapassado, apresentando-o como retrógrado por conta do fortalecimento das indústrias automobilísticas que demandou uma malha rodoviária mais crescente. Dessa forma, podemos observar as mudanças no conceito de moderno ao passar dos anos, algo que parecia sólido, mais tarde se torna símbolo de atraso.

A sociedade, hoje em dia, se preocupa muito em estar buscando o que é novidade, o “diferente”, dessa forma pode-se caracterizar o diferente como sendo o novo. Quando as ferrovias surgiram no mundo, esse acontecimento foi considerado inovador no âmbito dos meios de transportes, pois além de encurtar distâncias, ainda o custo de passagens era mais em conta, devido a capacidade das locomotivas de transportar muitas pessoas em uma única viagem. Então, pode-se considerar que essa invenção do século XIX foi inigualável a qualquer outra criada antes.

Lima e Pereira (2007, p. 147) afirmam que a partir do momento em que o trem começa a competir com a indústria automobilística, o Estado então passa a investir mais nas rodovias, seguindo a tendência de subsidiar os meios de transportes mais modernos para a época. Essa carência de investimentos na indústria ferroviária ocasionou aos poucos a desativação de alguns caminhos de ferros. Ramais foram extintos, construções entraram em decadência. [...] com trilhos inúteis suprimidos, ocorreu a implementação de outros recursos que prometiam uma modernização mais eficaz. Importante ressaltar que o trem ainda continuou sendo utilizado comercialmente, porém conjugado aos carros e caminhões, permanecendo dessa forma, apenas os trens de carga apenas.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos que envolvem a ferrovia, na maioria das vezes despertam interesse por parte de quem ler ou escuta algo relacionado, evocando uma grande admiração. A ferrovia cearense teve o papel de diminuir distâncias e melhorar as relações com outras localidades da região cearense, gerando o processo de significativas transformações tanto na paisagem local- cada vez mais urbana- quanto no perfil da vida cotidiana. A partir da análise desse campo de estudo é possível visualizar o perfil de saudade da época em que o trem transportava passageiros, onde a cidade e o trem foram cenários de múltiplas vivências, além das estações ser consideradas pontos de encontros e despedidas.

Constatou-se que surgiram novos padrões de sociabilidades, em que foi possível traçar uma visão modernizadora desses locais. Assim, alguns teóricos dizem que o trem anunciou a era moderna, embora hoje em dia seja considerado uma tecnologia ultrapassada. A chegada e partida

do trem na Estação Ferroviária de Sobral - EFS era um evento social em que muitas pessoas vinham para ver o trem passar. Era um espaço de sociabilidades, onde as pessoas se encontravam e se despediam.

Portanto, se dependesse da vontade da população o trem voltaria com aquele peculiar barulho, por vezes inconfundível, com seus vagões contendo muitos passageiros a fazer viagem. Todavia, trata-se de um pensamento nostálgico, pois hoje em dia os tempos são outros, caso a ferrovia com trens de passageiros viesse a funcionar novamente, não seria reproduzido da mesma forma que foi em décadas passadas. O cotidiano se alterou, vieram à tona outras gerações, restando para quem viveu esse tempo do trem, as lembranças indeléveis permanecidas nos trilhos da saudade.

REFERÊNCIAS

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**: a aventura da modernidade, São Paulo, Companhia das letras, 2007.

BRANCATELLI, Maria Odete. LOPES, Helena (org.) **A riqueza nos trilhos**: A História das Ferrovias no Brasil Editora Moderna, 1998.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

CANDAU, Jöel. **Memória e identidade**. Trad. Maria Letícia Ferreira. 1.ed. São Paulo: Contexto, 2012.

FILHO, Antônio Vitorino Farias. **O trem e a cidade. Sobral-CE**. Edições UVA/SertãoCult, 2016.
 _____ **Modernidade e Cidade**. In: Nas trilhas do sertão: Escritos de cultura e política nos interiores do Ceará/ Raimundo Alves de Araújo, Reginaldo A. de Araújo. (orgs.). Sobral-CE: Sertão Cult, Edições UVA, Outras Histórias, 2019.

FROTA, D. José Tupinambá da. **História de Sobral**, Fortaleza: Editora Henrique Galeno, 1974.

HOBBSAWM, Eric. A Era das Revoluções. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970.

LIMA, Francisco de Assis de; PEREIRA, José Hamilton. **Estrada de ferro no Ceará**. Fortaleza: expressão Gráfica e editora Ltda., 2007.

MONT'ALVERNE, Glória Giovana Saboya. **A Ferrovia e a Cidade**. Desafios da modernidade em Sobral (1870-1920).

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

PEREIRA, José Hamilton; MUNIZ, Túlio. **Os descaminhos de Ferro do Brasil**, Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2011.