



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ-UECE
CENTRO DE HUMANIDADES
MESTRADO ACADÊMICO EM HISTÓRIA E CULTURAS - MAHIS

LUANA CARVALHO DE MORAIS

**FERROVIA E CIDADE, PROGRESSO E MODERNIDADE:
A Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza– 1873-1917.**

FORTALEZA

2010

LUANA CARVALHO DE MORAIS

FERROVIA E CIDADE, PROGRESSO E MODERNIDADE:

A Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza– 1873-1917.

Dissertação submetida à Coordenação do Curso de Pós-graduação em História e Culturas do Centro de Humanidades da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

Orientação:

Prof. Dr. José Albio Moreira de Sales

Fortaleza

2010

LUANA CARVALHO DE MORAIS

**FERROVIA E CIDADE, PROGRESSO E MODERNIDADE:
A Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza - 1873-1917**

Dissertação submetida à Coordenação do Curso de Pós-graduação em História e Culturas do Centro de Humanidades da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. José Albio Moreira de Sales (Orientador)
Universidade Estadual do Ceará

Prof. Dr. Antonio Germano Magalhães Júnior
Universidade Federal do Ceará

Prof^ª. Dr^ª. Lucili Grangeiro Cortez
Universidade Estadual do Ceará

SUMÁRIO

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES.....	8
RESUMO/ABSTRACT.....	10
AGRADECIMENTOS.....	14
INTRODUÇÃO.....	15
1. A FERROVIA CHEGA À CIDADE: FATORES QUE POSSIBILITARAM A CONSTRUÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CENTRAL.....	29
1.1. História, Arquitetura e Espaço.....	29
1.2. As várias plantas da cidade de Fortaleza.....	41
1.3. Produção e comércio no Ceará: a influência inglesa e a estruturação do espaço agroexportador na Província.....	50
1.4. O Progresso chegou ao Ceará: da ferrovia à construção da Estação Central.....	67
1.5. Tempo de progresso, tempo de modernidade.....	74
2. O PRÉDIO DA ESTAÇÃO CENTRAL: CONSTRUÇÃO, ARQUITETURA, FOTOGRAFIA E SEUS SIGNIFICADOS.....	88
2.1. As mãos que construíram o Prédio.....	88
2.2. Arquitetura Neoclássica.....	97
2.3. O Edifício: história da construção, os traços arquitetônicos e espaço interno.....	105
2.4. O Edifício e a arquitetura através da fotografia.....	120
3. A ESTAÇÃO: O ESPAÇO ENTRE A FERROVIA E A CIDADE.....	129
3.1. O relógio entre o tempo e o espaço.....	129
3.2. Estação, lugar de passagem, espera e partida.....	135
3.3. Na Estação: os usos do espaço.....	147
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	157
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	160

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura – 1: Planta da cidade de Fortaleza organizada por Simões de Farias, em 1850.....	43
Figura – 2: Planta da Cidade de Fortaleza levantada no ano de 1856, pelo padre Manoel do Rego Medeiros.....	44
Figura – 3: A <i>Planta Exacta</i> da Capital do Ceará de abril de 1859 de Adolpho Herbster.....	46
Figura – 4: Planta preparada por Adolpho Herbster em 1863.....	47
Figura – 5: Planta da Cidade de Fortaleza e subúrbios de Adolpho Herbster.....	48
Figura – 6: Planta da Cidade de Fortaleza de Adolpho Herbster de 1888. Fonte: Biblioteca Nacional.....	49
Figura – 7: Tabela das Principais Companhias Ferroviárias Implantadas na Segunda Metade do Século XIX. Fonte: As primeiras Ferrovias do Nordeste Brasileiro: Processo de implantação e o caso da Great Western Railway, Tagore Villarim siquera.....	55
Figura – 8: Demonstração do escoamento do café no Ceará, organizado por Barão de Studart.....	59
Figura – 9: Foto que representa a frente da Estação Central.....	86
Figura – 10: Vista diagonal da Estação Ferroviária Central, primeiro prédio da Estação, em estilo colonial e segundo prédio da Estação.....	106
Figura – 11: Planta baixa da Estação de 1873.....	108
Figura – 12: A esquerda vista de parte central da estrutura da rotunda da Estação Central, e a direita vista da entrada do galpão de embarque e desembarque.....	112
Figura – 13: Planta da Estação Central do início do século XX.....	114
Figura – 14: Rotunda poligonal. Fonte: PERDONNET (1856).....	116
Figura – 15: Rotunda de 1873, fotos de 1888, sem a cobertura de telha no centro da estrutura.....	116
Figura – 16: A esquerda vista do alto da lateral rotunda, parte externa, e a direita, vista da entrada da rotunda, onde se observa a bifurcação de trilhos que se dirigem aos armazéns.....	117
Figura – 17: Vista em diagonal direita do Prédio da Estação.....	123
Figura – 18: Foto da Estação Central, com vista diagonal direita.....	124
Figura – 20: Vista diagonal direita do Prédio da Estação com ângulo mais frontal.....	125
Figura – 21: Vista da Estação a partir do canto direito do Campo da Amélia.....	126
Figura – 22: Vista em diagonal esquerda da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza.....	127
Figura – 23: Foto da Estação com vista diagonal, destacando-se a parada do bonde que já era elétrico.....	132

Figura – 24: Fotos das locomotivas 102 e 511 e do vagão 687, que funcionavam com trabalhos exclusivos da Inspeção de Federal de Obras contra as Secas.....	139
Figura – 25: Relação do Pessoal em primeiro de Janeiro de 1815.....	140
Figura – 26: Tabela de Funcionários da Estação de Arronches.....	141
Figura – 27: Foto da lateral da Estação Central, vista do portão lateral do armazém.....	148
Figura – 28: Fotografia da oficina de reparação.....	150
Figura – 29: Vista da serraria, foto do final do século XIX.....	151
Figura – 30: Vista geral das oficinas, foto do final do século XIX.....	152

RESUMO

Esta pesquisa tem como objeto de estudo a relação entre a construção do Prédio da Estação Central e a consolidação da cidade de Fortaleza como pólo hegemônico do comércio agroexportador, funcionando como o ponto de chegada e de partida na distribuição e transporte de mercadorias e pessoas ligadas a esta função. Foi definido como marco cronológico o período de 1873 a 1917, datas que marcam sua construção, funcionamento inicial e a primeira reforma. O objetivo é evidenciar como se deu a inserção da edificação e de sua arquitetura na cidade de Fortaleza, compreendendo numa perspectiva histórica o simbolismo que passa a assumir nos seus primeiros anos de funcionamento, tornando-se a materialização da idéia de cidade, centro do comércio agroexportador na Província do Ceará. Como aporte teórico, utilizamos os seguintes autores: Françoise Choay, Michael de Certeau e Jacques Le Goff, tendo como enfoque os conceitos de monumento, espaço e memória acerca da mesma. Do ponto de vista metodológico o estudo trabalha com análise de fontes diversas, destacando-se documentos como jornais, relatórios, textos de memorialistas, fotografias e mapas. Busca compreender as razões para a escolha das características formais do projeto e do modo como foi construído, analisando as fontes e dialogando com trabalhos e autores diversos. Além disso, busca compreender as idéias que orientaram a concepção de seus espaços e usos, a idéia de lugar praticado e planejado e a mão-de-obra dos retirantes da seca utilizada estrategicamente na sua construção. A análise e a discussão das fontes a partir deste enfoque sobre a Estação Central e sua relação com a cidade evidenciaram a influência econômica da produção agrícola para exportação, experimentada pela província na segunda metade do século XIX, e as relações de comércio de importação e exportação na cidade, como principal motivação para a implantação da ferrovia e construção do prédio da Estação. Verificou-se também que a implantação da ferrovia está relacionada às atividades comerciais exercidas na província sob influência do capital inglês e que a construção do aparato ferroviário se deu de forma mínima nos primeiros anos de sua implantação e somente após a encampação pelo Estado é que foram ocorrer as mais significativas transformações. Observa-se nos discursos da época, sejam os oficiais, de jornais ou dos cronistas, uma inclinação para a demonstração de uma atmosfera de progresso e civilidade que a implantação da ferrovia impõe à capital da Província, justificando, portanto os esforços para a construção de uma edificação com características monumentais, seguindo o padrão das construções em estilo neoclássico.

Palavras-chave: Estação, arquitetura, progresso, monumento e espaço.

ABSTRACT

This research has as object of study the relationship between the construction of the building from the Railway Station Central and the consolidation of the city of Fortaleza as hegemonic pole of agro-export trade, acting as the point of arrival and departure in the distribution and transport of goods and persons connected with this function. We chose as chronological mark the period from 1873 to 1917, dates that mark the construction, operation and the first initial reform. The goal is to show as it was entering the building and its architecture in the city of Fortaleza, including a historical perspective about the symbolism of taking over in their first years of operation, becoming the embodiment of the idea of city as the center of agro-exports trade in the province of Ceara. As theoretical contribution, use the following authors: Françoise Choay, Michael de Certeau and Jacques Le Goff. Having as focus the concepts of monument, space and memory about the same. From the methodological point of view the study works with analysis from various sources, especially documents such as newspapers, reports, texts of memoirs, photographs and maps. Seeks to understand the reasons for the choice of the formal characteristics of the project and how it was built by analyzing the sources and in dialogue with various works and authors. In addition, seeks to understand the ideas that guided the design of spaces and their uses, the idea of planned and practiced place and the labor force for the refugees from drought strategically used in its construction. The analysis and discussion of the sources from this approach about the John Philip Station and his relationship with the city showed the economic influence of agricultural production for export, the province experienced the second half of the nineteenth century, and the relations of trade import and export in the city, as the main motivation for the arrival of the railroad and construction of the building of the station. It was also verified that the arrival of the railroad is related to commercial activities conducted in the province under the influence of British capital and that the construction of the rail apparatus occurred in a minimum in the early years of its implementation and only after the takeover by the state is that they were occur the most significant transformations. It can be seen in the speeches of that days, are they official, from newspapers or from the chroniclers, a tendency for the demonstration of an atmosphere of progress and the civility that the railroad imposes to the provincial capital, thus justifying the efforts to construct a monumental featured building, following the pattern of buildings in neoclassical style.

Keywords: Station, architecture, progress, monument and space.

EPÍGRAFE

“Todos os dias é um vai e vem
a vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais
Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai e quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar”

Milton Nascimento Fernando Brant

Encontros e despedidas.

A meu Pai, *in Memoriam*
DEDICO

AGRADECIMENTOS

Primeiramente à Deus, pois que sem o seu infinito amor nada seria possível, e à mim por crê-Lo.

Aos meus Pais. À minha Mãe por seu amor e sua grandeza ao ensinar-me que os estudos são o único caminho para a vitória. A meu Pai, *in Memoriam*, pelo imensurável amor e por me guiar pelas veredas da retidão, paciência e fé.

Ao meu companheiro, Mário Júnior, pela paciência e incentivo.

Ao professor Albio, meu orientador, que estendeu a mão quando nem eu mesma acreditava.

Aos meus filhos, Beatriz e Mário Neto, pela compreensão das muitas ausências.

À Nenem, meu braço direito e esquerdo.

À Madalena bibliotecária da Academia Cearense de Letras e do setor de obras raras da Biblioteca Menezes Pimentel, por sua grande ajuda e atenção.

À Gertrudes, funcionária do setor de microfilmagem da Biblioteca Menezes Pimentel, que sempre me recebeu com muita atenção.

Às amigas Paula e Roxélia, pelos muitos puxões de orelha.

Ao Professor Carlos Jacinto, por sua disciplina, pela segunda chance e suas contribuições.

Ao Ciro, pela atenção e apoio.

À Dona Telma, por sua “empatia”, carinho e torcida.

À Luciana Ximenes, pelas longas conversas.

Aos alunos da 4ª turma: Alex, Camila, Felipe, Flávia, Jucilane, Karla, Letícia, Raimundo, Raquel e Villarin, pela acolhida e instigações.

Aos Professores Assis Lima e Hamilton Pereira, que pacientemente me receberam e me forneceram subsídios para a pesquisa.

Ao professor Germano Magalhães, por aceitar participar de minha banca e por sua contribuição.

À professora Lucili Granger, por aceitar participar de minha banca e por suas anotações e correções.

E a todos que, de alguma forma, contribuíram para o meu sucesso.

INTRODUÇÃO

O interesse por prédios históricos da cidade de Fortaleza surgiu no curso de graduação em História, quando da realização do projeto de monografia¹ de conclusão de curso. A pesquisa desenvolveu-se no âmbito do Instituto Histórico do Ceará, no Arquivo Público e na Academia Cearense de Letras principalmente, proporcionando assim, uma proximidade com historiadores e arquitetos que trabalham com a história e o patrimônio da cidade de Fortaleza. Dessa forma, os estudos sobre o Patrimônio e Cidade despertaram nosso interesse pela história dos equipamentos urbanos do centro de Fortaleza em termos culturais e materiais.

Desta relação com a história do centro de Fortaleza e das conversas com o professor orientador surgiu a ideia de realizar o estudo sobre a Estação Ferroviária. Nas leituras iniciais, para a reformulação do projeto de dissertação, até chegar ao processo de delimitação e problematização sobre o tema, observamos a escassez de produção historiográfica sobre a Estação Central em Fortaleza. Por outro lado, nas buscas iniciais foram encontradas fontes importantes, que nos estimularam a prosseguir com o projeto, especialmente pela necessidade de abordagens acadêmicas sobre esta temática.

Estudar a implantação da Estação Central significa compreender as relações entre a implantação da ferrovia no Ceará e o desenvolvimento de Fortaleza como pólo de comércio agroexportador. Buscamos, a partir de uma perspectiva histórica, os fatores de desenvolvimento das atividades que propiciaram o desenvolvimento de Fortaleza, que incluem a influência estrangeira sobre a cidade, neste caso a influência inglesa, e o impacto da atividade econômica do comércio agroexportador, que fez a cidade emergir de pequeno povoado a núcleo hegemônico da Província.

A imponência e elegância do prédio da Estação Central desperta, no mínimo, a curiosidade daqueles que às suas portas adentram ou simplesmente delas se aproximam. Daí o nosso objetivo central e a importância de alçar o olhar para além da contemplação, em busca da História da Estação e sua relação com a

¹ Monografia de conclusão de curso de Licenciatura em História pela Universidade Estadual do Ceará que teve o seguinte título: FORTALEZA DE NOSSA SENHORA DA ASSUNÇÃO: História e Patrimônio (1726- 1822).

cidade, o que requereu um estudo mais voltado aos fatores motivadores de sua construção.

O pressuposto central deste trabalho é demonstrar num contexto de progresso e modernidade que a construção da Estação Ferroviária Central em Fortaleza é o principal elemento, no plano simbólico, que configura a idéia de consolidação da cidade de Fortaleza como o centro irradiador do comércio agroexportador da Província, funcionando também como local de atividade comercial e de convívio social, para as pessoas que se deslocavam para os demais pólos econômicos da Província do Ceará. Para efetivar este objetivo foi necessário abordar as várias frentes de discussão relacionadas ao prédio. Para tratar da Estação Central e do progresso que ela representou como pólo de ligação e irradiação das atividades econômicas da Província, foi preciso tratar de aspectos essenciais à materialidade do prédio, como a abordagem cartográfica da cidade que apontou o local apropriado para receber a Estação, os significados da arquitetura utilizada na construção, assim como a mão-de-obra empregada nas obras do prédio e do uso da Estação por seus passageiros, empregados e passantes.

Tecer a história da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité tendo como fio condutor a ideia de progresso e modernidade, perpassa por várias tramas, desde a implantação da ferrovia, como via de ligação comercial da cidade de Fortaleza a todo o interior da Província, ao processo de construção do prédio e seus usos, envolvendo as práticas sociais que articulavam todo esse contexto.

Seguidas da Estação Central podemos observar as datas de inauguração de outras estações importantes da Província e que estavam ligadas à Capital. Em 1873 temos a inauguração das estações de Aronches (Parangaba); em 1875, a de Mondubim e Maracanhú; em 1876, Monguba; em 1879, Guayúba, Agua-Verde, Acarape; em 1880, as estações de Bahú, Canafístula e Aracoiaba (Canôa) e em 1882, a de Baturité, de acordo com Octavio Memoria (1923). Vale ressaltar que os trilhos chegavam às localidades antes mesmo que as Estações existissem. Partindo das datas de inauguração é perceptível que a maioria delas foi construída no período de seca para empregar a mão-de-obra dos retirantes.

A Estação era materialização da força do progresso comercial e da relação da ferrovia com o espaço urbano. A ferrovia surgiu como elemento facilitador do transporte de mercadorias, fazendo emergir uma nova mentalidade e velocidade

nas relações de produção e consumo, impulsionando o comércio através da velocidade dos transportes de produtos.

Os comerciantes da Praça de Fortaleza investiram diretamente na implantação da ferrovia, já que esta traria maior rapidez ao transporte de mercadorias e matéria-prima, dando mais lucratividade à atividade comercial em franco desenvolvimento naquele período.

Aqui a relação entre ferrovia e cidade se consolida na medida em que, com o desenvolvimento da cidade, as linhas da ferrovia se expandiam e com a ampliação ferroviária a cidade se dinamizava e crescia, inclusive na construção de novos equipamentos urbanos como praças e abertura de ruas.

Os aspectos simbólicos de cidade hegemônica e progressista podem ser identificados na imponente construção do prédio da Estação e na sua estrutura de funcionamento e espaço interno.

Para traçarmos a História da Estação Central destacaremos a sua construção a partir da implantação da ferrovia no Estado. O domínio regional de Fortaleza amplia-se com a ferrovia e a extensão de seus trilhos; a importância econômica da Capital aumenta com a ligação da mesma ao Interior. Articulando a relação entre Ferrovia e cidade, podemos perceber a primeira como elemento novo introduzindo a velocidade, o produto industrial, o controle do espaço e do tempo no cotidiano, instrumentos esses de propagação do desenvolvimento comercial vivenciado no momento.

A implantação da Estrada de Ferro de Baturité possibilitou a expansão do comércio de Fortaleza na captação de produtos para o mercado externo e na distribuição de produtos importados. A atividade comercial na Capital era intensa, principalmente os negócios de importação-exportação e trocas mercantis em geral, o que atraía um grande número de comerciantes, que em geral eram estrangeiros.

A edificação da Estação, projetada e construída com planta do engenheiro Henrique Foglare, teve início em 1873 e foi inaugurada em 1880, permanecendo sem alterações até 1917. Tomando estas datas como referência, delimitamos o marco temporal da pesquisa, entendendo que o período marca simbolicamente a fase de hegemonia da cidade de Fortaleza sobre as demais cidades que foram interligadas pela Estrada de Ferro do Ceará.

Ao longo da pesquisa bibliográfica em banco de dissertações e teses que tratam da ferrovia e do trem como elemento propulsor de mudanças e

desenvolvimento no meio urbano, os trabalhos localizados, em sua maioria, focalizam a ferrovia e não a estação. Algumas produções do domínio da história abordam o tema da ferrovia resgatando a implantação das estradas de ferro e seu papel econômico no Brasil e no Ceará. Sob esse enfoque estão os trabalhos de Azevedo (s.d), *Um Trem corre para Oeste*, em que o autor traça um panorama geral da implantação da ferrovia no Brasil e desenvolve questões sobre a Estrada de Ferro do Noroeste. O estudo desenvolvido por Lima e Pereira (2007), *Estradas de Ferro no Ceará*, que apresenta a implantação de estradas de ferro no Ceará e dados sobre o transporte ferroviário. Por outro lado, a história da Arquitetura segue suas produções isolando as ferrovias e os prédios das estações ferroviárias de sua interação com a cidade, restringindo-se à arquitetura ferroviária, à descrição e análises dessas tipologias. Destacamos os trabalhos de Geraldo Gomes da Silva (1986) e Beatriz Mugayar Kühl (1998).

Os trabalhos escritos sobre o prédio da Estação Central são predominantemente depoimentos de memorialistas². Também se encontram breves narrativas que simplesmente descrevem seu estilo arquitetônico, sua fundação, localização, engenheiro responsável e outras características isoladas que não ressaltam a historicidade, a inserção da edificação na cidade, os interesses que resultaram na sua construção e seus aspectos simbólicos, culturais e econômicos.

Buscando preencher essa lacuna, nosso enfoque recai sobre o prédio da estação: sua concepção, implantação na cidade, construção e apropriação pela população nos seus primeiros anos de funcionamento. E assim, do edifício como fenômeno artístico e arquitetônico, nas suas relações com a cidade e os fatores econômicos culturais e simbólicos. (Zevi, 2009; Argan, 1998).

Dessa forma, o propósito da pesquisa é examinar a relação do prédio enquanto espaço que também proporcionou a urbanidade da cidade, pois esta experimentou nesse momento a introdução de alguns serviços urbanos fundamentais como serviço de água, iluminação, calçamento, que de alguma forma estão ligados à chegada do progresso material, implementado pelo incremento do comércio e com a chegada da ferrovia na Província. Essa relação entre cidade e ferrovia com as suas decorrentes transformações urbanas, que trazemos aqui como destaque a Estação, gerou representações do urbano gestadas no âmbito das elites

² Podemos citar Eduardo Campos (1988), Raimundo de Menezes (2006), Raimundo Girão (1979, 1985 e 2000).

políticas, econômicas e intelectuais, como jornalistas, cronistas, representantes da Província, responsáveis em grande medida pela difusão da imagem escrita da cidade. Pretendemos, dessa forma, historicizar o prédio da Estação, utilizando os conceitos de espaço e memória que podem ser compreendidos a partir de percepções e narrativas sobre o urbano, também como jornais e documentos da época.

Aspectos Metodológicos

Para este estudo, utilizamos como fonte principal a produção da imprensa fortalezense da época, especificamente jornais³ e revistas. Grande parte desse material encontra-se ainda preservado no setor de microfilmagem da Biblioteca Pública Menezes Pimentel. Utilizamos a documentação produzida pelos poderes públicos, especificamente os códigos de posturas municipais, relatórios dos Presidentes de Província, relatórios organizados pelos engenheiros da Província. Neste último caso, os relatórios oficiais encontram-se no setor de obras raras da já mencionada biblioteca e tiveram que ser fotografados para o manuseio durante a pesquisa por se encontrarem em delicado estado de conservação e também fora de ordem. Encontramos alguns desses documentos no Arquivo Público, na caixa reservada às obras públicas. Todas essas fontes foram de crucial relevância para a pesquisa, pois nelas estão registradas não só descrições do prédio, mas também o significado de sua construção para o desenvolvimento da cidade, seus usos e os balanços de passagens e passageiros. Esses balanços serviram de base para entendermos a Estação como espaço, no sentido de lugar praticado de Certeau (1999).

Existe espaço sempre que se tomam em conta vetores de direção, quantidades de velocidade e a variável tempo. O espaço é um cruzamento de móveis. É de certo modo animado pelo conjunto dos movimentos que aí se desdobram. Espaço é o efeito produzido pelas operações que o orientam, o circunstanciam, o temporalizam e o levam a funcionar em unidade polivalente de programas conflituais ou de proximidades

³ Os jornais utilizados são O Cearense e A Constituição, exemplares das três últimas décadas do século XIX. Desse período temos ainda algumas edições do Jornal Pedro II, mas infelizmente o exemplar citado pelos contemporâneos que escreveram sobre a Estação não se encontra microfilmado, mas parte de seu conteúdo foi compilado para a Revista do Instituto do Ceará e é também objeto de análise em nosso trabalho. Do início do século XX utilizamos o jornal A República que também encontra-se no setor de microfilmagem da referida Biblioteca.

contratuais. (...) Em suma, o espaço é um lugar praticado. (CERTEAU, 1999, p. 201-202).

Temos, então, através das páginas da imprensa da época, uma grande quantidade de informações que passam evidentemente pelo contexto político daquele momento, ou melhor, de uma determinada leitura daquele contexto como, também, um conteúdo de caráter oficial, pois na falta da imprensa específica que cumprisse esse papel, quase todos os relatórios da Província, sessões, atos e leis eram publicados nos jornais, pelo menos no caso de Fortaleza. Além disso, a partir desses periódicos foi possível apreender um pouco do impacto sentido pela população, ou pelo menos de alguns segmentos dela, em decorrência da modernização e das transformações urbanas que estavam acontecendo na cidade

Utilizamos também, como fonte, a imagem fotográfica⁴. De maneira geral as fotos localizadas expressam o entusiasmo progressista e o interesse de “registrar para o futuro” as imagens de uma cidade moderna, que tinha o prédio da Estação como símbolo de progresso e modernidade.

A fotografia aqui é apresentada como documento incontestável do progresso da cidade e da grandiosidade do prédio. Isso é perceptível ao verificarmos que as imagens que prevalecem, tanto nas fontes iconográficas quanto nas fontes escritas, apontam para as transformações ocorridas a partir do desenvolvimento do comércio, com a chegada da ferrovia e a construção da Estação.

Utilizamos o termo imagem como forma de comunicação e expressão que se complementam, mas que também são autônomos. Destacamos ainda o fato de que a produção de determinada imagem depende do olhar de quem fotografa, assim como do olhar de quem observa, levando em consideração o contexto histórico de sua produção. Deve-se ter em mente que: “a imagem pode ser entendida e pensada na relação com o texto que a acompanha ou no amplo contexto que a circunda” (CARRIJO, 2004 apud BRANDÃO 2005 p.22).

Como trataremos de arquitetura monumental se faz necessário definirmos sucintamente o conceito de monumento. De acordo com Françoise Choay (2006 p.18) “chamar-se-á monumento tudo aquilo que for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorar ou fazer que outras gerações de pessoas rememorem acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças.”

⁴ As fotos em sua maioria foram cedidas pelo professor Assis Lima e fazem parte de seu acervo pessoal.

Um aspecto importante a ser apontado é a relação íntima que existe entre as transformações urbanas do período e o contexto econômico e político, pela dificuldade de desvincular esses dois termos. Isso significa que um estudo minimamente percuciente sobre o Prédio da Estação e o desenvolvimento urbano da cidade de Fortaleza deve procurar analisar também o cenário político e econômico. Além do que, no caso de ser ignorada essa relação corre-se o risco de se realizar uma leitura equivocada, para não dizer ingênua, do que foi publicado na imprensa local sobre implantação da ferrovia, o Edifício da Estação e os melhoramentos urbanos da cidade, pois tudo que foi escrito nesse período passa pelo filtro do posicionamento econômico e político de cada publicação.

Assim, esta pesquisa coloca-se no âmbito de uma história sociocultural do urbano, onde os conceitos de arquitetura monumental, espaço e modernidade que caracterizam a materialidade da ferrovia na Estação se configuram aqui como fundamental para a investigação dos aspectos do prédio e sua relação com o desenvolvimento urbano de Fortaleza. Para Benjamin “modernidade caracteriza uma época; caracteriza ao mesmo tempo a força que age nesta época, aproximando-a da antiguidade” (BENJAMIN, 1985, p. 105). O conceito de arquitetura monumental fundamenta-se na observação de Françoise Choay, o qual entende que em relação às obras de Arquitetura, o termo “designa um edifício construído para eternizar a lembrança de coisas memoráveis, ou concebido, erguido ou disposto de modo que se torne um fator de embelezamento e de magnificência das cidades” (CHOAY, 2006, p. 19).

No primeiro capítulo, partimos do pressuposto de que a construção do prédio da Estação se deveu à chegada da ferrovia à cidade, daí entendermos porque a ferrovia se implantou na Província e a Estação foi construída na cidade de Fortaleza, o ponto central que interligava todo o Estado. Portanto, pretendemos destacar o processo de implantação das bases estrangeiras no Brasil e no Ceará a partir de premissas que demonstrem que as características assumidas pelo investimento estrangeiro no País e na Província foram frutos, em primeiro plano, da expansão das economias centrais estrangeiras com a exportação e investimentos de capitais em países como o Brasil e, em segundo plano, do desenvolvimento, crescimento e diversificação da economia brasileira, que propiciaram oportunidades atraentes para esses investimentos.

Realçamos, assim, que o permanente surgimento de oportunidades de investimentos, derivadas das transformações em curso na economia, não só no Brasil, mas em particular na Província cearense e em sua Capital, foram aproveitadas pelas empresas estrangeiras. Nesse sentido, a opção se apresenta pelo intento de mostrar como se fez a penetração do capital estrangeiro no Ceará, ou de que forma os segmentos da economia cearense passaram a compreender empresas sob controle externo.

Este capítulo trata da consolidação definitiva da expansão agroexportadora com o incremento da comercialização e produção do algodão na Província, devido à interrupção das exportações americanas, gerada pela Guerra de Secessão nos Estados Unidos, fato esse que destacou Fortaleza como núcleo hegemônico do Ceará, passando esta a dispor do comércio direto com a Europa, o que fortaleceu a necessidade da construção da ferrovia e da Estação que ligou diretamente as zonas interioranas produtoras à cidade para o escoamento da produção.

A ferrovia teve grande importância para a gradativa ampliação do domínio regional de Fortaleza. Com a extensão dos trilhos, a influência da capital aumentou imediatamente, utilizando a nova via como lança de penetração para o interior. (CASTRO, L. 1982 p. 55).

A atividade comercial na capital era promissora, principalmente os negócios de importação-exportação e trocas mercantis em geral, o que atraía grande número de comerciantes, esses que no geral eram estrangeiros. Desde 1835 a Casa Inglesa, filial da Singlehurst & Co., tornara-se a mais antiga na Cidade.

O processo de implantação das estradas de ferro no Ceará foi financiado pelos investimentos estrangeiros, em particular de empresas britânicas, para atender aos interesses comerciais do sistema agrário-exportador e para o escoamento da produção de café da região serrana de Baturité. Os ingleses encontraram nas estradas de ferro uma alternativa eficiente como meio de transporte mais rápido, aumentando as margens de lucro, além dos benefícios de incentivos fiscais, garantias de monopólio dos serviços, grandes períodos de concessões, dentre outras vantagens.

No caso específico da estrada de Ferro de Baturité, entre os seus contratantes estava Henrique Brocklehurst, sócio da casa de comércio inglesa *Singlehurst & Co.*, demonstrando que os investimentos ingleses não se limitavam só

ao comércio, mas estavam diretamente ligados à construção da rede ferroviária e ao Prédio da Estação. Assim, com o emprego do capital privado surgiu a Companhia da Via Férrea de Baturité responsável pela construção da Estação. Em 1898 a administração da Companhia passou a outro grupo privado, a *Novis & Porto*, e novamente em 1910 o comando operacional passou a ser da *South American Railway Construction Company Ltd.*, encerrando o ciclo de investimento do capital privado em 1915, quando a empresa passou a ser administrada pelo Governo Federal, o que foge ao escopo da pesquisa.

Articulando ferrovia e cidade, percebemos a chegada da via férrea como elemento novo introduzindo a velocidade, o controle do espaço e do tempo ao cotidiano, mesmo que timidamente, levando-se em consideração o que ocorreu em capitais como São Paulo e Rio de Janeiro. Não se tem a pretensão de afirmar que a construção da ferrovia foi uma condição *sine qua non* de demonstração da chegada da modernidade na Província, mas destaca-se a premissa de que com base no crescente desenvolvimento econômico do setor comercial e a nítida compreensão estrangeira de que a cidade se demonstrava atraente para investimentos, pode-se afirmar a construção do prédio da Estação como representante desses mesmos interesses.

Diante do contexto histórico e econômico vivenciado no período, é salientado o desenvolvimento das atividades comerciais e industriais e, em decorrência destas, alguns conceitos vigentes como progresso, disciplina, modernização, que podem ser observadas nas características arquitetônicas visíveis na construção como ícones desse momento.

Utilizando os conceitos de Pesavento (1997 p. 41) tornou-se possível afirmar que o progresso e a modernização ou modernidade são entendidos como expressão da civilização capitalista industrial, ou seja, ela remete ao processo histórico pautado no desenvolvimento tecnológico, comercial e na constituição da relação social capitalista em várias partes do mundo, especificamente ao longo da segunda metade do século XIX, o que gerou mudanças nos hábitos, estilos de vida, maneiras de perceber e entender esse mundo em transformação.⁵

⁵ Nesse contexto, a modernidade é um fenômeno do domínio da cultura, da expressão do pensamento, das sensações, das mentalidades e da ideologia.

Nesse capítulo é abordado o caminho percorrido para a implantação da ferrovia e do prédio da Estação observando através das várias plantas de Fortaleza como foi pensada e planejada a sua localização.

A edificação da estação ferroviária era uma das obras constantes da Planta de 1875 de Adolfo Herbster, que ampliava a de 1859 em estilo xadrez, uma característica da cidade organizada e formatada nos moldes disciplinares da modernidade, aparato urbanístico que conjugava com a arquitetura da Estação o espaço produzido pelo contexto econômico e cultural do momento em destaque.

No segundo capítulo é analisado o prédio da Estação a partir de sua construção, sendo focalizada a sua materialidade e monumentalidade, a partir da observação da arquitetura, das plantas, da noção de espaço.

“Cada edifício caracteriza-se por uma pluralidade de valores: econômicos, sociais, técnicos, funcionais, artísticos, espaciais e decorativos.” (ZEVI, 2009 p. 26). Esses elementos foram observados através da análise das fontes escritas e principalmente das fotografias de época em vários ângulos da Estação e seu entorno.

Buscamos demonstrar, também, que a mão-de-obra empregada para a construção não só da linha férrea, mas também do edifício, era constituída por imigrantes da seca de 1877-1879. Assim, percebe-se a intenção de organizar, limpar e banir a cidade de desocupados que não representavam o progresso e a modernidade de acordo com os discursos encontrados nos relatórios dos engenheiros responsáveis pelas obras da ferrovia.

A ferrovia era vista como uma imagem poderosa de promessa de progresso e civilização industrial. Essa imagem de certa forma, para os padrões de construção da Cidade à época, pode ser bem observada na imponência do edifício da Estação, erigido em estilo dórico-romano, característica essa comum a todas as estações ferroviárias em geral.

Através da análise das fotografias são demonstradas as diversas inovações técnicas, os equipamentos, as soluções arquitetônicas, os materiais empregados. A ferrovia compunha-se de uma estrutura complexa de edificações que se constituíam de acordo com sua utilidade, tais como, os edifícios da administração de passageiros e as edificações para abrigar atividades que envolviam manutenção, oficinas, depósito das locomotivas, armazéns de mercadorias.

A utilização da arquitetura da Estação para pensar a sociedade da época foi uma tarefa efetivada através das imagens que representam a frente do edifício, mostrando a extensão da sua fachada, evidenciando a estrutura de grande porte e linhas classicizantes com um corpo central e dois laterais.

De 1873, início da construção da Estação, até 1917, momento que foi determinado para delimitar a pesquisa, pode-se constatar o emprego do capital privado na construção do prédio. Observamos que a cidade de Fortaleza no século XIX e início do século XX recebia bastantes investimentos estrangeiros, em particular o capital inglês, esses bem interessados nas negociações comerciais de importação e exportação como podemos ressaltar:

Interessados em tudo aquilo que beneficiasse a atividade comercial de modo geral a favorecer a expansão de seus negócios na província, os comerciantes estrangeiros estiveram envolvidos em iniciativas como, por exemplo, a criação de bancos (para facilitar o desconto de títulos, as operações de câmbio, etc.), o estabelecimento de estradas de ferro (para o escoamento da produção para os portos litorâneos) (TAKEYA, 1995 p. 113).

Com as transformações econômicas a partir do desenvolvimento comercial e industrial, mudanças significativas ocorreram no Brasil e em suas capitais, que passaram por um grande processo de construção de uma ordem política, econômica e social.

Este capítulo mostra que Fortaleza, a partir de meados do século XIX também foi palco dessas transformações para atender aos anseios das classes dominantes de modernização, padrões de civilização e progresso disseminados pelo mundo europeu.

Ainda no segundo capítulo relacionamos as transformações urbanas sofridas na cidade de Fortaleza a partir do surgimento da Estação Ferroviária e suas atividades.

De certo a ferrovia demonstrou-se como vetor para o desenvolvimento e domínio da capital em relação às cidades interioranas. Através da extensão dos trilhos como nova via de penetração para o Interior, a Cidade experimentou um sugestivo momento de desenvolvimento urbano e de suas atividades comerciais e investimentos estrangeiros.

Demonstramos que, com a edificação do prédio da Estação Ferroviária e sua plena atividade, a cidade adquiriu melhoramentos materiais que podem ser

percebidos a partir da análise das plantas da cidade de 1859, 1875 e 1888. Mesmo ainda no início de seu processo de urbanização a cidade procurava organizar-se sócio-culturalmente.

A organização sócio-cultural destacada neste capítulo será associada diretamente à aplicação do capital estrangeiro nas atividades econômicas. A perspectiva é demonstrar que a rede de relações sociais estabelecidas neste espaço implica na adaptação da cidade às novas transformações, principalmente no que se refere ao prédio da Estação.

Entendemos o surgimento da ferrovia não como ampliação do desenvolvimento da cidade, mas de modo inverso: a cidade cresce após investimentos econômicos estrangeiros que podem ser observados a partir do interesse desses investidores, e com esse crescimento, a ferrovia se faz necessária, trazendo consigo além da velocidade e facilidade no transporte de mercadorias, a edificação que materializa todos esses significados.

A ferrovia imprime nos indivíduos um impacto provocador de choque e estranhamento que se estabelece pela presença da tecnologia da sociedade capitalista industrial no maquinismo ferroviário. Essas transformações exigem da sociedade mudanças em todas as suas dimensões. A cidade é, na verdade, a primeira destas, ela se constrói e define com essas novas tecnologias, o aparato urbano se modifica, as relações se tornam mais complexas. A urbanização foi um fator decisivo para o surgimento de necessidades que teriam de ser atendidas e desempenhavam um papel importante para a comercialização de produtos industrializados, pois essa nova forma de investimento de capitais criou um mercado para o sistema ferroviário.

Em Fortaleza observamos, inicialmente, a produção algodoeira e, posteriormente, o café como ponte de ligação Interior e Capital, fazendo desta o ponto hegemônico da Província. Essa produção, juntamente com o couro, passa a ser exportada à medida que Fortaleza torna-se, à vista de franceses e ingleses, um mercado consumidor de seus produtos. Destacamos a utilização da mão-de-obra dos retirantes da seca de 1877-1879 na construção do edifício da Estação, informação constante nos jornais e relatórios da época como projeto para a ocupação dos que perambulavam pelas ruas nesse período e solução para a limpeza e higienização das ruas da cidade. A medida chega a parecer uma contradição: A Estação Ferroviária - ícone da modernização - que ocupa o espaço

do Cemitério dos Ingleses, em prol do desenvolvimento, é erigida, a partir das mãos dos flagelados que se pretende esconder.

No terceiro capítulo a intenção é observar a Estação naquele momento enquanto espaço, enquanto lugar praticado (CERTEAU, 1999). As pessoas modificam o lugar de acordo com os diversos usos que impõem a ele com suas práticas cotidianas. Por si, a Estação é um ponto de convergência da cidade e, no caso da Estação Central, ponto de convergência de todo o Estado. É de suma importância conhecer esses usos, essas passagens para entendermos a história da Estação e seu *status* de monumento para a cidade.

Utilizando as noções de espaço e lugar fornecidas por Michel de Certeau (1999), estudamos a Estação como ambiente de concentração das atividades ligadas a cidade e a ferrovia. Observamos num primeiro momento quais as funções essenciais de uma estação e classificamos a Estação Central como estação terminal, pois que esta era o ponto que interligava toda a Província com o porto para a exportação.

Demonstramos que a concepção de espaço não se dissocia da noção de tempo e daí a presença arquitetônica do relógio para que a Estação funcionasse em concordância com os horários do trem e até mesmo dos passantes e frequentadores desse espaço, mesmo que não fossem apanhar o trem. Esse horário do trem será relacionado ao novo modo de funcionamento do tempo levando em consideração as atividades econômicas desenvolvidas, no caso de Fortaleza, o comércio.

Entendemos que através da estação transitam todos que estão de passagem para outro local, assim como aqueles que estão a espera de alguém ou de alguma mercadoria. Lugar de chegada e partida, onde se determinam encontros e desencontros, se carregam e descarregam vagões inteiros de mercadorias para fomento do comércio e ainda a via de distribuição de socorros aos vitimados pelas secas.

Por último, e não menos salutar, os usos dados ao prédio, que não se restringiam simplesmente a lugar de partida, espera e chegada, mas também às salas reservadas à diretoria, aos cafés e até mesmo à realização de leilões como observaremos.

Em termos metodológicos cabe salientar que este trabalho se baseou na pesquisa bibliográfica sobre o tema abordado, levantamentos e sistematização obtidos através de documentos e periódicos da época e de material iconográfico. A

pesquisa bibliográfica reuniu instrumental teórico que nos forneceu subsídios às investigações dos dados específicos sobre o tema, permitindo-nos analisar as informações obtidas. Estas informações foram organizadas a partir das ideias de progresso e modernidade que norteiam o trabalho, relacionadas ao Prédio da Estação e sua inserção na cidade de Fortaleza, partindo do desenvolvimento econômico da Capital. A abrangência desta pesquisa se deu através de obras de História e Arquitetura que tratam da ferrovia e da arquitetura ferroviária no final do século XIX e início do século XX, principalmente no Brasil, e que investigam os impactos da inserção dessa estrutura no ambiente urbano.

Dessa forma pudemos compor a História da Estação Ferroviária Central a partir da análise de sua arquitetura através de fotografias, jornais e documentos oficiais da época, assim como , a partir destas fontes, observar a Estação como espaço de novas técnicas e usos que a tornaram um monumento para a cidade.

Por fim, consideramos que a pesquisa realizada se justifica como um esforço de compreensão do significado da Estação Central na cidade de Fortaleza e das mudanças correlatas à sua construção e a seu espaço. Além disto, com este estudo buscamos abordar o tema de forma interdisciplinar, enfocando os aspectos históricos, econômicos, arquitetônicos e sociais que compõem a complexidade de se tratar da relação ferrovia e cidade a partir de sua materialidade⁶ – a Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza.

⁶ Deve-se entender por materialidade a ideia de concretização da ferrovia a partir de sua estrutura física e arquitetônica principal que serve como base para seu funcionamento, ou seja o prédio para o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias transportados.

1. A ferrovia chega à cidade: fatores que possibilitaram a construção da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité.

1.1. História, Arquitetura e Espaço

Para tratarmos da chegada da ferrovia à cidade é necessário entendermos a trajetória do assunto nas demais produções historiográficas, assim como a relação arquitetura e espaço no contexto das ferrovias e estações.

Considerando os trabalhos sobre as ferrovias no Brasil é consenso que a chegada das estradas de ferro e de suas estruturas afetou com grande intensidade e de múltiplas maneiras os lugares onde foram implantadas. Talvez por isso tenha suscitado múltiplas interpretações sobre como se processaram essas mudanças. A leitura de algumas obras⁷ que tratam da implantação dessas ferrovias e das transformações por elas trazidas nos permite, no caso brasileiro, evidenciar as tendências de análise do fenômeno ferroviário no País, bem como afirmar, que os estudos produzidos nas últimas décadas do século XX podem ser tomados como exemplo da dinâmica historiográfica nas produções nacionais.

Assim, podemos ordenar as produções em três grandes grupos da historiografia nacional. No primeiro grupo há uma preocupação em descrever quase que factualmente o estabelecimento das ferrovias no Brasil, marcar as diferentes rotas e assinalar as principais companhias organizadas. Destacam-se os trabalhos de Adolfo Pinto (1903), de Octavio Memória (1923) e de Francisco de Assis Silva e José Hamilton Pereira (2007). O segundo grupo privilegia o interesse sobre as questões econômicas decorrentes da implantação das ferrovias no País, como Odilon Nogueira Matos (1990), Ulysses Semeghini (1991), Douglas Tenório (1996). O terceiro grupo, cujos trabalhos datam do final da década de 1980, caracteriza-se pela produção de obras que buscam apontar novos caminhos e possibilidades de estudo sobre as ferrovias. Daí a produção de pesquisas que abordaram pontos de

⁷ São muitas as obras que tratam da implantação das ferrovias no Brasil, como mais importantes podemos destacar: **Café, ferro e argila** de Fábio Cyrino; **Café e ferrovias** de Odilon Nogueira Matos; **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**, de Douglas Tenório; e **História de uma Estrada-de-ferro do Nordeste** de Estevão Pinto.

vista voltados para questões sociais, políticas e culturais, dentre as quais podemos destacar Fernando de Azevedo (s.d) e Fábio Cyrino (2004).

De certa forma, os estudos do segundo grupo passaram a refletir sobre a grande quantidade de dados e informações coletadas pelo primeiro, interpretando-os para responder questões que dizem respeito à economia gerada em torno das estradas de ferro. O terceiro grupo nos parece estabelecer uma crítica às produções do segundo, tendo-os, porém, como referência para muitos dos estudos posteriores, seja como contraponto, seja como complemento. Desse modo, não se invalida nesse grupo os estudos sobre ferrovias que foi produzido no segundo, mas, sobretudo, evidenciam-se outras visões possíveis sobre as transformações provocadas pelas ferrovias e suas estruturas.⁸

Assim, nas análises do segundo grupo da historiografia sobre o processo ferroviário no Brasil encontra-se uma sistematização que enfatiza a ideia das ferrovias terem sido adotadas em decorrência da expansão produtiva, de modo que seu desenvolvimento e das vias férreas estaria ligado à necessidade de garantir um meio de transporte mais eficiente e mais barato. Salieta-se, como afirma Castro, que “as ferrovias construídas fora da área de produção para o mercado externo, consagraram-se com a expressão ‘ferrovias de penetração’, pois estariam ajudando a ocupação de terras incultas, das quais se dizia que, com a chegada dos trens, veriam florescer culturas e cidades” (CASTRO, 1993, p. 06).

Um autor exemplar das interpretações historiográficas é Odilon Nogueira de Matos. Para ele, a ferrovia teria nascido “intimamente ligada ao café, pois seus promotores (...) foram fazendeiros, e toda a rede ferroviária, com raras exceções, foi construída em função da cultura cafeeira”. Assim,

“construída, pois, atendendo aos interesses e às conveniências dos fazendeiros, a rede ferroviária paulista, no seu aspecto arboricular, dá-nos, hoje, a impressão de total ausência de plano, o que explica que superado o fundamento econômico que o motivou, pela natural intinerância do café, ou por decorrência de fatores externos que condicionaram o apelo às rodovias, elas tenham se tornado antieconômicas, praticamente sem função em muitos trechos, que acabaram sendo suprimidos” (MATOS, 1974 p. 14-15).

⁸ A análise do primeiro grupo é importante para a pesquisa na medida em que permite compreender a forma como as ferrovias foram implantadas no País, mas são as interpretações do segundo e terceiro grupos das análises com as quais se quer dialogar.

Neste sentido, Ulysses Semeghini (1991, p. 28) acrescenta que o desenvolvimento urbano da cidade de Campinas, em São Paulo, esteve relacionado, não apenas ao “fato de Campinas ser uma das principais ou a principal produtora de café do Estado”, “mas também por ser um centro de comunicação desde as épocas do cultivo de açúcar, com a rota entre Goiás e parte do quadrilátero do açúcar”.

Além de Matos e Semeghini, destacamos Benedito Genésio Ferreira (1989, p. 27), cujo trabalho tem como objetivo: “colocar as ferrovias no contexto da economia cearense nos seus aspectos infra e interestaduais bem como intra e internacionais.”, este autor trabalha especificamente com o Estado do Ceará. Encontram-se, também, argumentos nas produções de José Rógeres Magalhães (2006), Sérgio Milliet (1982, c. 1940), Flávio Saes (1974). Todos se utilizam da interpretação econômica no que se refere ao fenômeno ferroviário no Brasil, sendo que o último desenvolve um trabalho especificamente sobre a Companhia Paulista. Sob a perspectiva desses autores, as ferrovias teriam sido introduzidas pela necessidade de expansão do mercado e de achar meios de transporte para diminuir os custos e aumentar a velocidade de entrega de seus produtos.

Portanto, a implantação de ferrovias está preponderantemente relacionada ao aspecto econômico, na maioria dos casos através do desenvolvimento industrial ou, como no Ceará, através da atividade comercial, facilitando o transporte de pessoas e mercadorias para a exportação e importação.

O terceiro grupo da historiografia ampliou o campo de estudo sobre as ferrovias no País, sobretudo a partir do fim da década de 1980. Pode-se perceber isso por meio das análises de Francisco Foot Hardman (1988), Simone Narciso Lessa (1993), Maria Inês Malta Castro (1993) e Lílina Segnini (1982), por exemplo, cujas análises estão voltadas para as questões culturais, políticas e sociais.

Lílina Segnini (1982) busca evidenciar como as companhias ferroviárias e suas estruturas figuraram-se em um novo espaço de conflito social, no qual emergiam lutas entre grupos com interesses opostos, evidenciando o espaço ferroviário como sendo altamente controlador sobre os que nele trabalhavam.

Para Hardman, a implantação e estrutura ferroviária, especificamente a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, só pode ser entendida ao inseri-la no “espetáculo de exibição de mercadorias”. Sua obra permite pensar a ferrovia pelo ponto de vista das ideologias de progresso e modernidade que, segundo o autor, seriam dominantes ao fim do século XIX e início do século XX. Assim, ao mesmo

tempo em que busca salientar a dramaticidade que se constituiu a construção daquela ferrovia, pelo grande número de vidas perdidas, por exemplo, Hardman mostra que apenas a análise dos aspectos econômicos não abarca a complexidade dos fatores que envolveram aquele empreendimento. (HARDMAN, 2005).

Lessa tenta entender a ferrovia a partir de sua imagem como mensageira do progresso e da modernidade nos sertões do País e do mundo. “Símbolo da era industrial, a ferrovia se estabelecerá na ordem simbólica da sociedade que a criou” por meio das imagens que carrega. Sua ênfase recai sobre as imagens de “trem/civilização” e “sertão/barbárie” que aparecem na construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, tomada na época como um “instrumento da civilização industrial” que levaria o progresso emergente nas grandes cidades “do Brasil, e do mundo” para o interior inóspito e atrasado do País. (LESSA, 1993, p. 06)

Nesse sentido, Hardman tenta demonstrar a visão de que a ferrovia Madeira-Mamoré seria o símbolo do desejo do homem de subjugar a natureza e levar a civilização aos lugares mais afastados. A barbárie instituída pela construção da estrada de ferro, com a perda de muitas vidas foi gestada a partir da própria modernidade que motivou a sua construção (HARDMAN, 2005). O estudo de Castro dialoga com a obra de Hardman justamente nessa perspectiva, pois sua pesquisa se refere à tentativa de entender “como se articulam barbárie e civilização” na história da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Essa autora procura evidenciar de que modo os ideais de progresso e civilização vincularam-se à construção da ferrovia, buscando entender o processo de construção de sua imagem como símbolo de progresso e veículo da confiança nas virtudes da técnica. A partir dessas informações ela busca compreender a dimensão da barbárie, “impulsionada, ela própria, pelos ideais de progresso e civilização”. (CASTRO, M. 1993, p. 08)

A ideia de que a ferrovia configura-se como um símbolo dos ideais de modernidade, progresso e civilização é trabalhada pelos três autores, bem como a ideia de barbárie. Porém, se por um lado, Hardman e Castro M. tratam da barbárie como sendo criada em virtude do progresso e da modernidade, por outro lado, Lessa trabalha a ideia de barbárie como existente aos olhos dos contemporâneos para representar os lugares onde o progresso, seja material ou cultural, ainda não tivesse chegado.

Dessa forma, o impacto causado pela transformação nos transportes teria se dado pelo fato de que, mesmo os lugares mais remotos, começavam a interligarem-se por meios de comunicação sem precedentes no que se refere à velocidade, capacidade de transporte, circulação de pessoas, mercadorias e culturas as mais diversas. Em meio a essas transformações, em que se fazem presentes também os navios a vapor e o telégrafo, a ferrovia aparece como um símbolo inserido no cotidiano, não apenas por “servir aos meios de produção”, mas por transformar de maneira profunda, comportamentos e percepções.

De acordo com Lessa, a ferrovia como “símbolo do progresso e civilização da sociedade ocidental” se propagou pelo planeta sob toda forma de produção de imagens. Imagens que se caracterizavam por sua fluidez, por sua capacidade de aparecer e desaparecer, por seu caráter inconstante, mas que viabilizaram e inauguraram um novo modo de a humanidade se relacionar com o mundo e no mundo. (LESSA, 1993, p. 13)

Tais estudos dialogam muito entre si e com o mesmo posicionamento, uma vez que as interpretações buscam aspectos que vão além da importância econômica das estradas de ferro e suas estruturas. Esses autores buscam interpretar as ferrovias como um meio transformador da realidade, que podem evidenciar diversas indagações sobre a relação do homem em meio às transformações que este presencia.

Matos, Semeghini, Saes, Hardman, Lessa e Castro ao trabalharem aspectos econômicos, sociais, culturais e políticos como partes do processo de implantação das estradas de ferro colocam, apenas sutilmente, questões como as implicações da inserção dos trilhos e estruturas ferroviárias nas cidades e mesmo como a arquitetura das edificações estava relacionada com a arquitetura local, caso essa já existisse.

Assim, muito embora a partir da década de 1980 tenham surgido autores na historiografia ferroviária brasileira com uma clara preocupação com as relações simbólicas estabelecidas pela ferrovia, nos lugares pelos quais esta passou, e quais as implicações sociais de sua instalação nesses lugares, as estruturas ferroviárias, como as estações, foram tratadas nos trabalhos como consequência do processo por eles examinado.

Em outras palavras, a historiografia, sobretudo no que foi descrito acima como segunda fase, apresenta em seus estudos uma realidade praticamente

“imaterial”. A preocupação com as questões econômicas parece ter desmaterializado a história das ferrovias no sentido de que inseriu suas estações, por exemplo, em um processo histórico produtor de um sentido avassalador e quase inexorável. Esses discursos dão a impressão de que, no momento em que houvesse diminuição de acúmulo de capitais a partir das matérias-primas que as sustentassem, associados ao crescente investimento no transporte rodoviário, era esperado que essas ferrovias entrassem em decadência e suas estruturas caíssem em desuso. Nesses trabalhos as pessoas e seus referenciais culturais são meros coadjuvantes e as edificações são meros cenários, enquanto a acumulação capitalista é o ator principal no teatro da história ferroviária.

Portanto, apesar do volume de obras que se pode encontrar sobre ferrovias, ainda são escassos os trabalhos que tratem do seu passado por meio de sua materialidade. Raros também são os trabalhos sobre as estruturas ferroviárias, que estabeleceram relação com as construções das edificações das estações com o processo de modernização das cidades do Brasil.

Isso, entretanto, não significa que não houvesse esforços nesse sentido, pois existem pesquisas em outras áreas do saber que dialogam com a história e que têm como foco a cultura material produzida pelas ferrovias no País, como aqueles produzidos nos campos da arquitetura e da arqueologia.

Destacam-se assim, obras como as de Christian Barman⁹ (1950) e Carrol Meeks (1964). Entretanto, embora sejam fundamentais para que se compreenda a trajetória do desenvolvimento das estruturas ferroviárias, esses autores, além de concentrarem suas análises nos casos europeus e norte-americanos traçaram a história da arquitetura das edificações ferroviárias sem a preocupação de questionar sua inserção no cotidiano dos locais aos quais as ferrovias haviam chegado.

No que se refere às pesquisas produzidas no Brasil destacam-se três exemplos que podem ser citados, dois deles desenvolvidos no campo da arquitetura e um na arqueologia. O trabalho de Beatriz Mugayar Kühl (1998) trata das estações ferroviárias sob a ótica industrial. O livro é dividido em duas partes: na primeira a autora busca compreender a história da arquitetura do ferro dando enfoque à arquitetura ferroviária, tanto no contexto internacional quanto no caso brasileiro, mais especificamente no Estado de São Paulo. A segunda parte do trabalho

⁹ Barman preocupa-se exclusivamente com o desenvolvimento da arquitetura ferroviária na Inglaterra.

preocupa-se em produzir reflexões sobre a preservação da arquitetura do ferro, discutindo o conceito de preservação do patrimônio histórico, de restauração e seus aspectos técnicos, apresentando, ao final, exemplos de restaurações realizadas tanto no Brasil como no exterior. Nessa pesquisa é observada a preocupação em traçar a trajetória de um patrimônio que está sendo destruído e perdido e indicar possibilidades para a sua preservação.

Ainda na área da arquitetura, há a dissertação de mestrado em Arquitetura na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, de Ana Villanueva (1996), que tem como objeto a antiga Estação da Companhia Paulista em Campinas. O trabalho foi desenvolvido com o objetivo de produzir propostas de intervenção na área do pátio ferroviário central da cidade. Houve então, uma preocupação em compreender a história da área sobre a qual se fez a proposta de estudo e, para tal, a autora traçou a história do município de Campinas desde sua fundação tendo como referência estudos produzidos sobre o assunto. A pesquisa bibliográfica desenvolvida é extensa, porém a autora enfrentou dificuldades em fundamentar historiograficamente a história do desenvolvimento da cidade, muitas vezes questionável por não ter subsídios documentais nas suas fontes originais,¹⁰ o que não seria um problema se houvesse uma análise crítica sobre os discursos das obras utilizadas. O trato com a estação, especificamente, segue o mesmo padrão no que se refere a não utilização de “documentação primária”, sustentando-se nos textos de alguns historiadores, memorialistas e textos jornalísticos recentes sobre a cidade, apesar de dialogar com a pesquisa desenvolvida pela Planart¹¹ em 1976 para a reforma da edificação. De todo modo, é uma obra que permite compreender o processo de construção de uma proposta de intervenção em um espaço como o do pátio ferroviário e também para que se tenha um referencial bibliográfico sobre Campinas e sua estação.

Outra obra que chama a atenção é o livro de Daisy Morais (2007), no qual é estudada a estação ferroviária de Piraju-SP. Na pesquisa a autora analisa a edificação sob perspectiva da Arqueologia da Arquitetura, interpretando-a no contexto social e econômico da cidade e da região em que está situada. São

¹⁰ O que também quase sempre ocorre na historiografia cearense. Há o grande problema de as obras produzidas não terem uma preocupação com o que se poderia chamar de “rigor metodológico”, como a citação das fontes ou simplesmente a referência de onde provêm esta ou aquela informação.

¹¹ Empresa de Planejamento e Arquitetura Ltda, com sede em Campinas.

indicadas as unidades estratigráficas e os horizontes cronológicos do edifício principal, bem como as modificações decorrentes das adaptações ao uso e ocupação. Para a autora, o estudo da estação contribui para a “compreensão do processo cultural que resultou na cidade de hoje”, pois “sua recuperação e a implantação de um centro regional de memória integram o planejamento para o desenvolvimento turístico do município”. Esse trabalho permite a melhor compreensão do processo de análise arqueológica de uma edificação, evidenciando cada etapa de pesquisa. Entretanto, pelo próprio método adotado, há uma separação nítida entre os diversos documentos, quando poderiam ser integrados de forma crítica para a melhor compreensão da edificação (MORAIS, 2007).

Assim, tais obras ao tratarem de aspectos arquitetônicos e urbanísticos tenderam a restringir as análises ao âmbito destas disciplinas em que são desenvolvidas e deixaram em grande medida, em segundo plano a historicidade desses espaços, senão apenas como contexto. Tal como os trabalhos em História, os objetivos, as preocupações, questionamentos e problemas propostos aos seus respectivos objetos de análise são diferentes daqueles que guiaram esta pesquisa e, embora contribuam singularmente para a melhor compreensão de uma edificação como a Estação Ferroviária de Fortaleza, à medida que tratam da arquitetura e da urbanização no mesmo período, mas ainda são insuficientes para compreender as implicações simbólicas dessa estrutura somada aos fatores que se referem à sua implantação na cidade.

Em resumo, na busca por uma bibliografia adequada às necessidades de uma pesquisa que se preocupe com a história das estações ferroviárias inseridas no contexto da cidade, levando em conta suas diversas implicações, sejam elas culturais, sociais, arquitetônicas ou urbanísticas dentre muitas outras, há três tipos de trabalhos que podem ser encontrados: estudos que findaram por inserir as estruturas ferroviárias em um processo que desmaterializou a história das ferrovias, por não tratarem dos prédios das estações; estudos em que as relações sociais, culturais e simbólicas, entre outras, são abordadas, mas que deixam o espaço das ferrovias e de seus prédios em segundo plano; e, por fim, estudos em que a materialidade das ferrovias é central, mas a historicidade das mesmas é secundária, tratando somente do aspecto arquitetônico.

Para que haja um equilíbrio e não se produza excluindo aspectos importantes, se faz necessário um estudo preocupado com a materialidade da

Estação, ou qualquer outra estrutura ferroviária, que aprofunde a compreensão de sua história no sentido mais amplo possível observando o contexto dessas edificações e o que enfim elas representam.

As transformações econômicas e sociais deixam nas cidades, em suas construções, marcas ou sinais que contam uma história não verbal ilustrada por imagens que têm como significado o conjunto de valores, usos, hábitos e crenças que nutriam o cotidiano de seus habitantes e suas pretensões em determinados momentos históricos.

Se levarmos em consideração as palavras de Bruno Zevi (2009), que afirma que a arquitetura age com um vocabulário tridimensional que inclui o homem, devemos entender que, não podemos analisar e historicizar o prédio da Estação sem o observarmos como espaço, lugar que foi planejado e que será utilizado em acordo com os usos dados por seus frequentadores.

Dessa forma, a arquitetura é como uma grande escultura escavada, em cujo interior o homem penetra e caminha (ZEVI, 2009 p. 17). O prédio é planejado, é construído e vai ser com a ação do homem que se tornará espaço, lugar com sentido, que tem seus usos ditados conforme o dia a dia e sua relação com o elemento humano.

Indagar a espacialidade de um edifício da cidade é considerá-lo como um texto que nos fala através dos dados culturais, sociais e econômicos da sociedade, esculpidos simbolicamente em sua arquitetura, dados estes que, sutilmente são percebidos em jornais e fotografias.

A cidade abriga dentro de sua estrutura uma complexa rede de articulações culturais, transformadas a partir da mente do ser humano, reorganizando ao seu modo as noções de tempo e de espaço. Parafraseando Lewis Mumford, a cidade é uma obra de arte consciente (MUMFORD, 1998).

Como imagem viva, a cidade está sujeita ao desgaste, mas configura-se como um legado da história por apresentar em seu tecido, monumentos simbolicamente significativos, aqui especificamente, o prédio da Estação Ferroviária Central, exprimindo as marcas de um espaço e de um tempo em que o desejo de arte se afirma como presença tangível e memória.

Um monumento é algo que se inscreve um sentido intencional, ou seja, uma idéia pré-concebida que vai se procurar materializar no espaço – transformando-o muitas vezes num lugar, ou seja, num espaço qualificado, com densidade de vivência antropológico-histórica. Um monumento existe,

antes de ser concretizado, na mente do(s) seu(s) autor (es), e perdura depois, quer como lembrança de si próprio, do próprio gesto de construir, quer por referência a outros sentidos e narrativas que evoca. (JORGE, 2002, p. 15).

A Estação Ferroviária Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza foi construída para ser um monumento, intencionalmente ou não. Sua estrutura e arquitetura a caracterizaram dessa forma, além de seus usos, assim como toda simbologia em torno de sua localização, imponência e utilidade. A Estação, no período em estudo, funcionava como ponte que interligava todo o Ceará em suas atividades econômicas e sociais, situada com vista para o mar em sua lateral. Chegar à Estação era chegar ao ponto de referência e de encontro da Cidade.

O Prédio da Estação apresentava-se como um modelo espacial, social e cultural configurado pelo desejo de uma sociedade empenhada em construir referenciais ideais, projeções de uma visão de mundo, de um anseio social de projetar-se como moderna e importante, na tentativa de transformar-se em realidade, conforme posicionamento de Francisco d'Assis Maciel:

Estão em andamento os trabalhos d'esta estrada de ferro. Já aprovei a planta da estação d'esta capital. Creio que em breve, esta província contará com a realização d'este melhoramento de tanto futuro para ella (MACIEL, 1873, p. 15).

Não se trata apenas da arquitetura, estrutura e seu planejamento, mas da prática do que foi planejado, que não pode ser visto como algo estático, que não tenha com sua cotidianidade uma apresentação peculiar. É a expressão mais acabada da vontade daqueles que estavam a frente da sociedade fortalezense, dessa forma conferindo à arquitetura da Estação uma dimensão nova, heróica ao espaço urbano. O moderno e a velocidade para o progresso dos negócios e da capital, mas ao mesmo tempo popular, utilizável, diário e vivaz.

O século XIX representou indubitavelmente o século da modernidade, período em que as cidades ganharam vigor e se tornaram fonte de ostentação. Nesse século as cidades foram contempladas e admiradas como a realização de uma história que se desenvolveu com uma trajetória progressista, como uma síntese de toda capacidade realizadora dos homens. Assim, à vista desse progresso, as cidades tiveram seus espaços reformulados, transformando-se de acordo com aspirações advindas das práticas capitalistas.

A cidade de Fortaleza também passava por transformações que eram inspiradas nos moldes parisienses do século XIX, mas com todas as limitações de uma Província emergente, a partir do comércio e não da indústria, avançava para o progresso e a modernidade. Toda essa potencialidade em lucros para o comércio, que levaria ao desenvolvimento da cidade de Fortaleza, é destacado por Takeya, ao descrever uma carta de um comandante naval francês de 1859, que tecia comentários sobre o movimento dos portos:

Os navios estrangeiros não vão em número suficiente para aprovisionar o mercado de produtos europeus, que são levados, em parte, por embarcações de cabotagem saídas de Pernambuco (...) e a produção local não tendo uma colocação fácil.” (TAKEYA, 1995, p. 71)

Os sinais desses avanços estavam presentes nas paisagens urbanas, visto na densidade das edificações, na ordenação e organização das ruas, na arquitetura dos edifícios públicos. Os hábitos aburguesados e refinados da nova sociedade que estava se delineando podem ser identificados através da fala de Sebastião Ponte:

Em 1908, um álbum com fotografias de Fortaleza circulava pela cidade. Para gáudio dos agentes locais da modernização urbana, o livro, confeccionado em papel nobre, trazia 160 estampas de tudo o que representava o aformoseamento e o progresso da Capital no começo do século: praças recém-modeladas, jardins públicos, ruas alinhadas com bondes, transeuntes, sobrados e estabelecimentos comerciais, Passeio Público e Parque da Liberdade e seus elegantes freqüentadores, estação Central Ferroviária, mansões e fachadas *art-nouveau*, cafés, templos, escolas, porto, praias, lagos, etc. (o asilo e o cemitério não aparecem). Este Álbum de Vistas do Ceará, 1908, editado pela *Casa Boris Frères & Cia.*, a mais poderosa das firmas estrangeiras do Ceará, e impresso na França, significava, formalmente, uma homenagem à Capital, em reconhecimento à sua beleza e ao seu desenvolvimento. Confeccionado na Europa por uma consagrada companhia francesa e distribuído em vários lugares, o álbum não deixava de ter um desejo de divulgação de uma cidade que era, na leitura capitalista, um próspero mercado urbano. (PONTE, 2001, p. 131).

Fortaleza, não imune aos encantos da modernidade, tinha Paris e Londres como modelos de onde as novidades eram trazidas comercialmente, tendo como porta de entrada o porto por onde chegavam as últimas modas, as ideias filosóficas e principalmente as tendências arquitetônicas.

A capital fortalezense com todo seu potencial para o comércio recebeu de abertamente as novidades vindas da Europa, mas seu caráter provinciano foi transformado lentamente, mesmo que o desejo ostentado pela sociedade fosse de uma rápida transformação que representasse o modelo de modernidade.

As características da cultura francesa e inglesa em Fortaleza manifestaram-se nos costumes e hábitos da população da cidade, principalmente entre as elites que aprenderam novas maneiras de comer, vestir e se comportar em público, o que se refletiu diretamente nos traços arquitetônicos dos equipamentos urbanos erigidos na cidade a partir do século XIX.

Nas ruas de Fortaleza proliferavam as casas comerciais francesas, na Cidade quase todos os artigos comerciais eram importados da França ou da Inglaterra, assim como os modelos culturais, para orientar as sociabilidades urbanas e inclusive a imagem arquitetônica que convinha ao governo fixar na cidade, representando uma grande característica da modernidade.

José Liberal de Castro nos permite observar essa ampla repercussão da cultura européia na nossa sociedade que será materializada na arquitetura dos edifícios, aqui em destaque a Estação Ferroviária Central.

Em arquitetura as coisas caminham de outro modo. As alterações no sistema de vida ou nas relações sócio-econômicas repercutem em dias mais a frente. Assim, a presença cultural e econômica anglo-francesa somente vai refletir-se, em termos de influência formal mais ampla na arquitetura praticamente depois da primeira metade dos oitocentos, até então restrita a poucos exemplos de procedência oficial. (CASTRO, L., 1982, p. 50).

Dessa forma, podemos afirmar que o processo de implementação da Estrada de Ferro de Baturité que culminou na construção do Edifício da Estação Central, assim como as características arquitetônicas do prédio, tem um significado cultural que dá testemunho do passado, do relacionamento existente entre os indivíduos e seu meio e ajuda a especificar a representação da cultura, prática, sensibilidade e tradições locais.

A cidade, processo de construção coletiva, acumula em sua paisagem os momentos da história de uma coletividade e os elementos da paisagem urbana, manifestações da vida social, e, portanto, prova viva de valores, da cultura, das memórias e identidades de uma época.

A arquitetura da cidade, ou mesmo um edifício especificamente, composto por traçados e volumes, possibilita a interpretação de fatos urbanos, únicos para cada lugar e remete ao debate de temas como espaço, memória e monumentalidade. Vários são os aspectos que influenciam a arquitetura de um edifício e a sua grandiosidade, dentre eles destacamos como de suma importância a

sua localização, característica primordial sem a qual a história da Estação seria outra. Dessa forma se faz necessário entender e observar como se deu a escolha do local onde foi instalado o Prédio da Estação Central.

1.2. As várias plantas da cidade de Fortaleza.

Antes mesmo que a ferrovia chegasse ao Ceará, podemos perceber através das plantas da cidade e das várias falas dos cronistas os planos para a construção e a demarcação do possível local apropriado para a instalação da Estação. A observação das várias plantas da cidade de Fortaleza indica as intenções de implantação quando deixam indicações técnicas nos mapas, como a expressão “largo da manobra” que observaremos mais a frente.

Os primeiros a produzirem uma escrita sobre a cidade visando a dar conta de sua trajetória no tempo foram os cronistas, jornalistas e literatos que, desde o século XIX, denunciavam os problemas urbanos, exigiam certas melhorias dos poderes públicos e já percebiam mudanças significativas nos espaços e nas formas de sociabilidades públicas urbanas. As falas desses cronistas deixam bem claras as intenções de se implantar a ferrovia no Ceará e a possível localização da Estação Central.

Na obra Fortaleza Velha, nas crônicas de João Nogueira, algumas linhas são traçadas sobre o cemitério São Casemiro que desapareceu para a construção da Estrada de Ferro de Baturité e do prédio que, na fala do autor, deveria situar-se em local com vista para o mar e ser visto por quem viesse por ele.

O Cemitério devia desaparecer para ceder lugar às construções da Estrada. Esta dispunha de locais muito melhores que o atual, onde pudesse se estabelecer.

Quer a tradição que tenham colocado a Estação Central onde ela está para que também fosse vista do mar, como já o eram a Fortaleza, a Misericórdia e a Cadeia. Completavam-se com a Estação um certo quadro que obrigaria o navegante, bem de longe, a aproximar-se com respeito, pois aqui também havia Força e Humanidade, Rigor das leis e Autoridade.

Idéias do tempo...

Na reforma por que passou a Central em 1879, construiu-se parte da oficina sobre túmulos antigos e catacumbas cujo local era bem conhecido;

e daí sucessivamente até hoje as construções que se tem feito pesam, impiamente sobre os mortos. Quando aí se cava a terra, é raro não se encontram restos humanos. (NOGUEIRA, 1981, p. 76)

A melhor forma de analisar a evolução urbana de uma cidade é através de seus mapas, pois estes oferecem imagens diretas de todas as dimensões urbanas da cidade.

A delimitação urbana ocorrida em Fortaleza até os dias de hoje tem sua origem no traçado urbano de Antonio José da Silva Paulet. O Plano de Paulet caracteriza-se pelo traçado xadrez, de vertente greco-romana, utilizado na Europa desde o século XIX por influência neoclássica.

As diretrizes de Paulet¹² foram amplamente empregadas, acolhendo favoravelmente a sua nova forma urbana, o que facilitou a expansão urbana da cidade a partir de meados do século XIX.

O traçado xadrez teve continuidade na elaboração das outras plantas da cidade, dentre as quais podemos destacar a de 1850 de Simões Farias; a de 1856, levantada pelo Padre Manuel Medeiros; a *Planta Exacta* de 1859 de Adolfo Herbster, e as de 1875 e 1888, também de Herbster.

Simões Farias era arruador¹³ e conheceu muito bem as plantas e diretrizes de Paulet. Analisar o desenho de Farias de 1850 possibilita um melhor entendimento do espaço urbano fortalezense em meados do século XIX.

Conforme a planta de 1850 (Fig. 1), a cidade se encerrava a norte, na Rua Nova Fortaleza (hoje Rua João Moreira) e a oeste na Rua da Amélia (atual Rua Senador Pompeu). O limite a oeste esbarra na região da atual localização da Estação Ferroviária, lugar que na época ainda era ocupado pelo Cemitério dos Ingleses. De acordo com Liberal de Castro:

Por razões desconhecidas, a planta de 1850 esquece alguns marcos urbanos significativos. Bastaria citar a omissão do cemitério de São Casemiro, implantado em 1844 e já utilizado em 1849, bem como do cemitério inglês, complementar. Também falta o contíguo Campo da Amélia, amplo vazio urbano, doado à cidade pela família do Brigadeiro Francisco Xavier Torres, a fim de servir como zona de exercícios da tropa da fortaleza da Assunção. Ainda que o arruamento não ultrapasse a rua Amélia (Senador Pompeu), um pequeno retângulo posto um pouco mais a oeste, na continuação da rua Municipal (Guilherme Rocha), deve indicar a futura igreja de Nossa Senhora do Patrocínio, cujas obras estavam começando naquele ano de 1850. (CASTRO, L. 1982, p. 113)

¹² Segundo José Liberal de Castro, "Lamentavelmente, o desenho de plano elaborado por Paulet, nem mesmo em cópia, chegou aos dias presentes." (RIC t. CVIII, 1994 p.49).

¹³ Arruador era aquele que alinhava as ruas e construções sem possuir formação técnica.

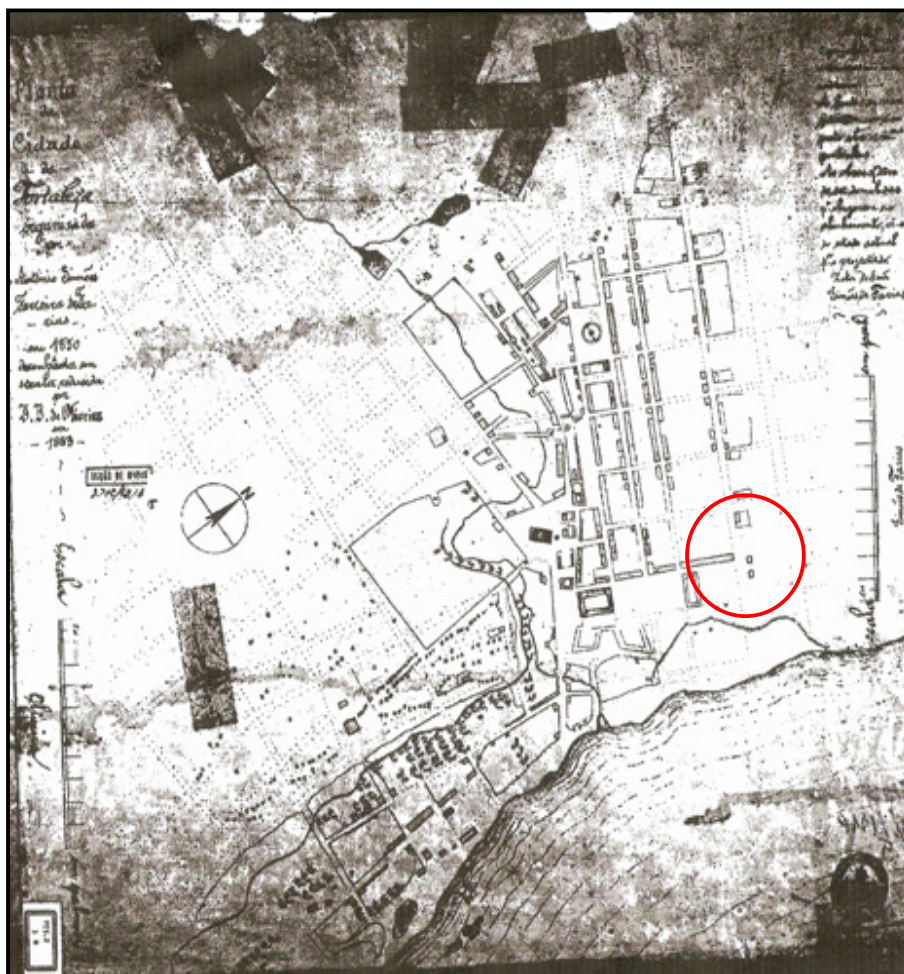


FIGURA 1: Planta da cidade de Fortaleza organizada por Simões de Farias, em 1850. Desenhada em escala reduzida por J. J. de Oliveira em 1883. Original da cópia guardado no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. O círculo de vermelho destaca a região que em 1873 será construída a Estação. Fonte: Revista do Instituto Histórico do Ceará, 2005.

A planta de 1850 pode ser vista como um projeto de expansão urbana da cidade que experimentou um período de crescimento diretamente relacionado ao fato de que, entre 1845 e 1877, não ocorreram grandes secas gerais que devastassem a produção agrícola e exportadora responsável pelo progresso comercial da Província.

A planta de 1850 refletiria, assim, um clima de expectativa de progresso, subjacente no imaginário da população. Deste modo, ficaria explicada a decisão da Câmara de querer contar com um instrumento de exame da organização física da Capital, a fim de planejar um desenvolvimento urbano controlado. Farias, o velho arruador da cidade, integrado às aspirações gerais, não apenas procurou providenciar o levantamento da

realidade material que deparava, mas decidiu propor uma expansão do quadro urbano tanto evidenciando o prolongamento previsto para as ‘travessias’ na zona ocidental da cidade, continua, mas principalmente, oferecendo um riso em retícula para vasta área quase desabitada, de além Pajeú. (CASTRO, L., p.108).

O traçado de Simões pode ser complementado com o exame da planta de 1856 (Fig. 2), preparada por Padre Manuel do Rego Medeiros datada de 1856, que mostra, já materializada, a sugestão discretamente insinuada na Planta de 1850. Também se sobrepondo à *Planta Exacta* de 1859 (Fig. 3), percebemos as indicações da planta de Simões, levando em consideração que seu desenho se utilizou de processos tradicionais e sem possuir formação técnica qualificada como Adolfo Herbst.

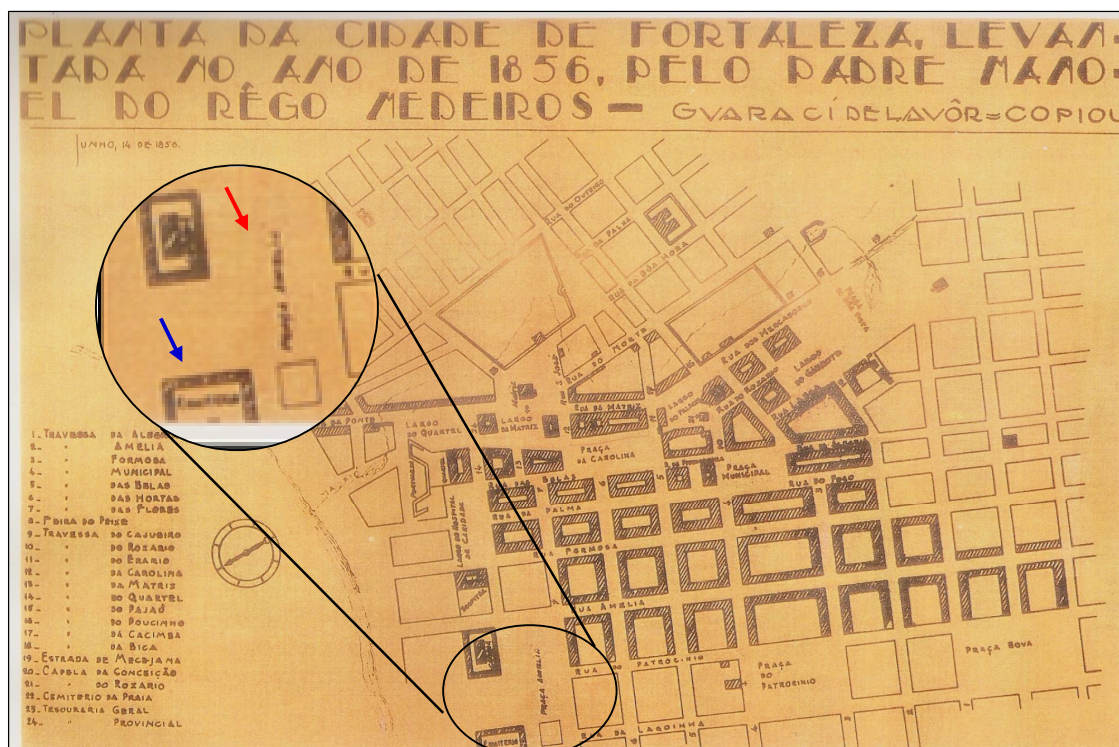


FIGURA 2: Planta da Cidade de Fortaleza levantada no ano de 1856 pelo padre Manoel do Rego Medeiros. Na área ampliada, a seta vermelha, indica a Praça da Amélia e, a seta azul, indica o cemitério São Casemiro. Fonte: Revista do Instituto do ceará, 2005.

No mais, as três plantas refletem o progresso urbano da cidade e esclarecem o caminho tomado mais tarde para oeste pela Estação. Além de refletirem três momentos da vida da cidade. Na primeira (Fig. 1), as ligações de um simples arruador com velhos métodos de representar. Na segunda (Fig. 2), o anseio de expansão material da cidade, que foi possível com algum conhecimento de suas estruturas urbanas e na última (Fig. 3), a presença de um profissional, diante do quadro físico da cidade, buscando a representação correta da organização do espaço, condição essa fundamental que norteou as futuras intervenções na cidade amparadas em dados concretos e imbricadas na realidade.

A observação da planta de 1856 nos permite verificar a Praça da Amélia e o cemitério São Casemiro que não eram vistos na planta de Simões de 1850, lugar onde seria estabelecido o prédio da Estação.

Em 1857 a Câmara Municipal contrata os serviços do Engenheiro Adolpho Herbster, para que as alterações na planta de Fortaleza fossem empregadas de forma técnica.

As incorreções do mapa preparado pelo Padre Rego Monteiro em 1856, quando Herbster já vivia na cidade demonstravam a impossibilidade de se querer nortear ou mesmo acompanhar de modo controlado a expansão urbana fortalezense em um meio que não contava com um mínimo de recursos humanos. Na verdade, o recente processo de crescimento da cidade impunha encerrar o ciclo de atividades desempenhadas por práticos sem condições de entender as transformações teóricas, explícita ou implicitamente. Também já não havia lugar para leigos vontadosos, amadores sem compromisso com o rigor que o momento exigia, principalmente ante os desentendimentos causados pelas desapropriações necessárias ao enquadramento da cidade à malha urbana proposta, fosse quanto às localizações e aos alinhamentos fosse quanto ao valor das indenizações. (CASTRO, L., 1994, p.57)

A planta Exacta de 1859 elaborada por Herbster dá continuidade ao plano xadrez, que fora aceito e defendido com rigor pela Câmara com a indicação dos logradouros e edifícios, mas não fazia qualquer menção de localização, mesmo que futura, do assentamento da Estação, indicando somente o cemitério que ainda se encontrava no local.

Mas, incluída no Atlas do Império do Brasil, de Cândido Mendes de Almeida, editado em 1868, consta uma planta da cidade de Fortaleza elaborada por Adolpho Herbster de 1863 (Fig. 4), essa planta é uma transcrição da planta

reformada da cidade de 1861, que veio a resolver problemas surgidos com o crescimento de Fortaleza.

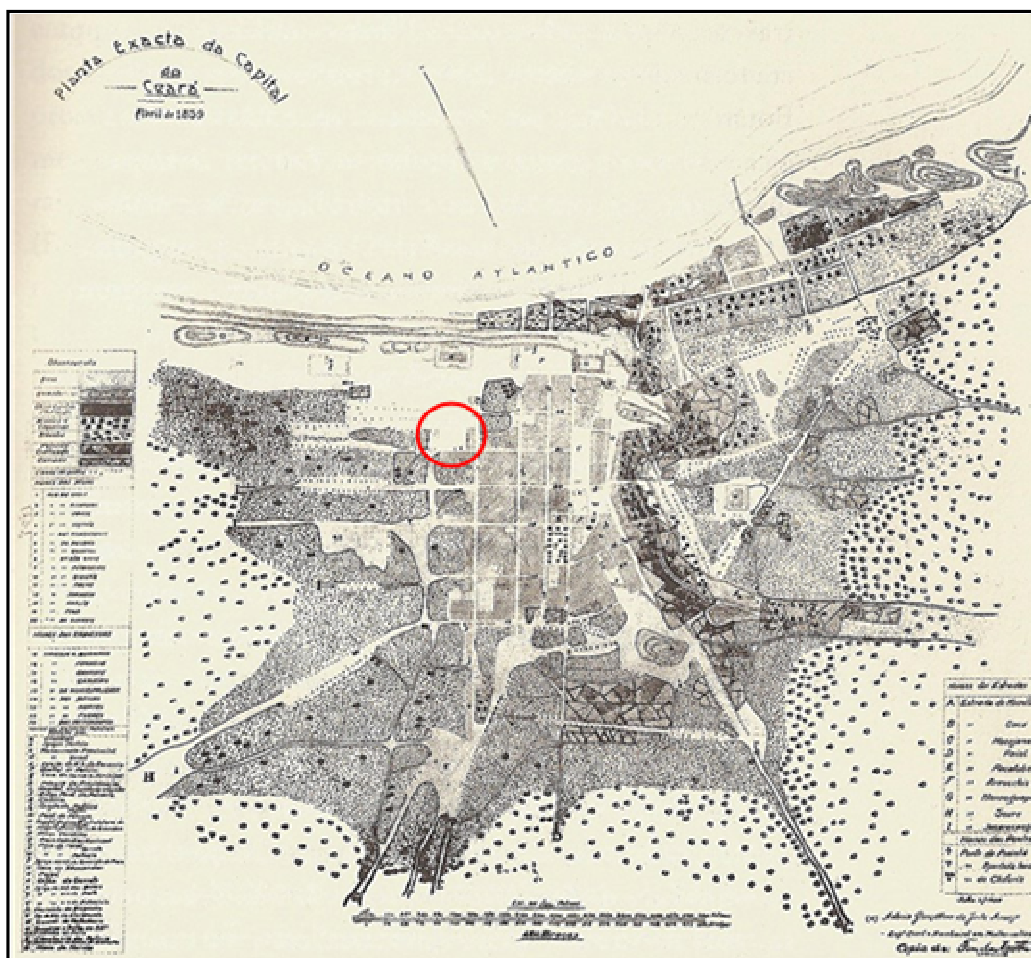


FIGURA 3: A *Planta Exacta* da Capital do Ceará de abril de 1859 de Adolpho Herbster. O círculo de vermelho indica o local ainda não ocupado que vai abrigar a Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité. Fonte: Revista do instituto do Ceará, 1994, t. CVII, p. 68.

Observando a planta podemos atentar para a referência “Largo da Manobra”, que, por sua localização e a julgar pelo recuo da indicação do Cemitério São Casemiro e o Cemitério anexo dos ingleses, tudo indica se tratar de projeção do que viria a ser a Estação Ferroviária.

Ainda se mantinham em uso o Cemitério de São Casemiro e o anexo dos ingleses, ambos localizados no desenho um pouco mais para o oeste do local onde realmente se implantavam. Também permaneciam junto do morro do Croata o Paiol da Pólvora e o Matadouro, este com o respectivo ‘curral’, logo mudados para a ‘estrada de Soure’. Entre o Cemitério e o Paiol constava a indicação de um ‘Largo da Manobra’, espaço talvez sugerido ou provavelmente já reservado para uma curva de trilhos de trem,

melhoramento ainda embrionário, pois somente entraria em funcionamento dez anos depois. (CASTRO, L., 1994, p. 87).



FIGURA 4: Planta preparada por Adolpho Herbster em 1863. O círculo vermelho retrata a referência, *Largo da Manobra*, local reservado ao Prédio da Estação Central. Fonte: Atlas do império do Brasil, edição Fac-similar, encontrado na Biblioteca Pública Meneses Pimentel.

Já a planta de 1875 (Fig. 5), um pouco maior que a de 1863, configurou-se como um plano de expansão urbana, pois retratou a cidade não apenas como ela era, mas como que viria a ser.

Herbster predispõe o documento iconográfico de modo a dar indicações quanto à localização dos edifícios públicos, talvez por já serem numerosos ou porque as repartições funcionassem em casas particulares ou alugadas.

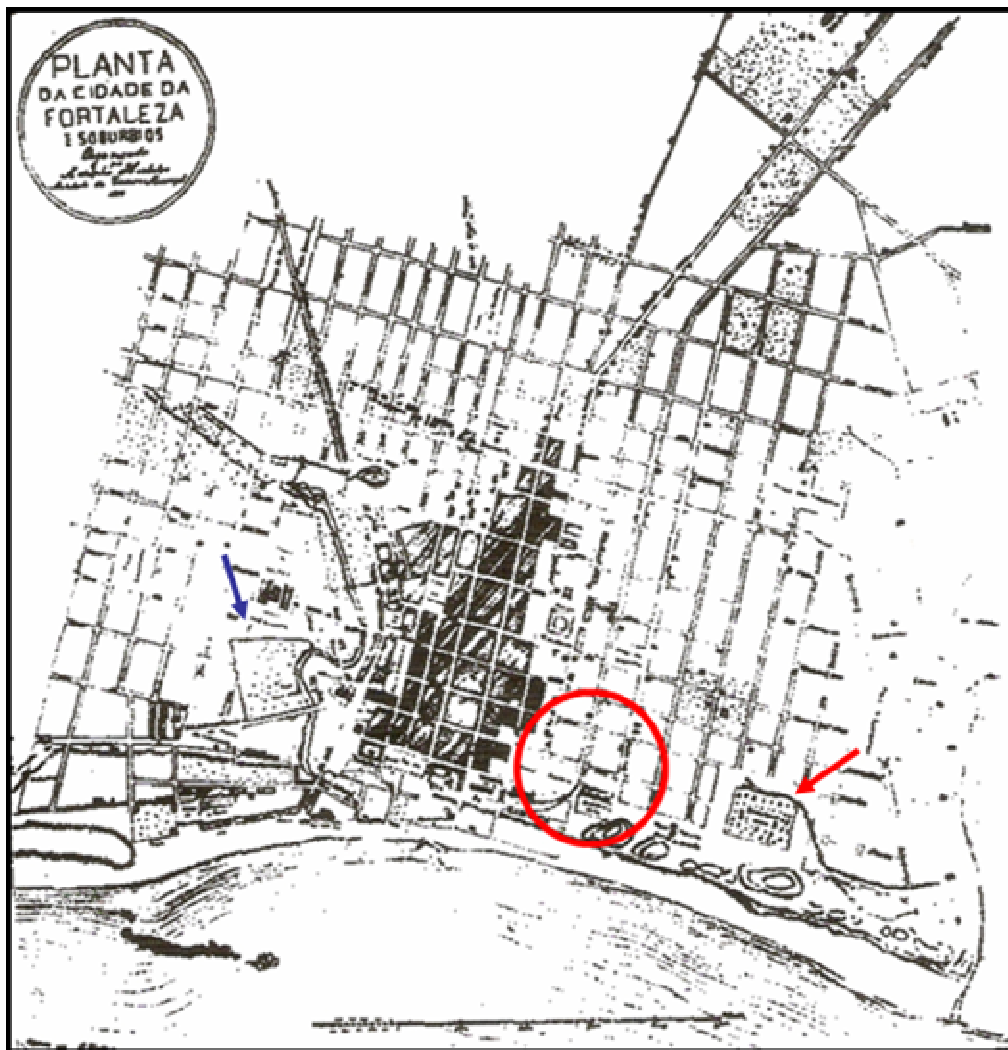


FIGURA 5: Planta da Cidade de Fortaleza e subúrbios de Adolpho Herbster. Marcado com o círculo vermelho está o local ocupado pelo prédio da Estação Central, a seta vermelha indica o Cemitério São João Batista e a seta azul o Paço Municipal, obras novas constantes da planta. Fonte: Revista do instituto do Ceará, 1994, t. CVII, p. 69.

Podem ser vistas obras novas, como o Cemitério São João Batista, o Paço Municipal, o também novo prédio da Estação Ferroviária, situado onde hoje fica a atual Estação Professor João Felipe. A planta de 1888 (Fig. 6) é uma atualização de 1875, mostrando muitas novidades do período que se intercala entre a seca e o ano de sua impressão. Como novidades apareciam assinaladas na planta as linhas de bondes de tração animal que foram inauguradas em 1882. Do centro, saiam linhas curtas, destinadas à Estação Ferroviária e à zona do porto, demonstrando que a região da Estação fazia parte do movimento econômico da cidade.

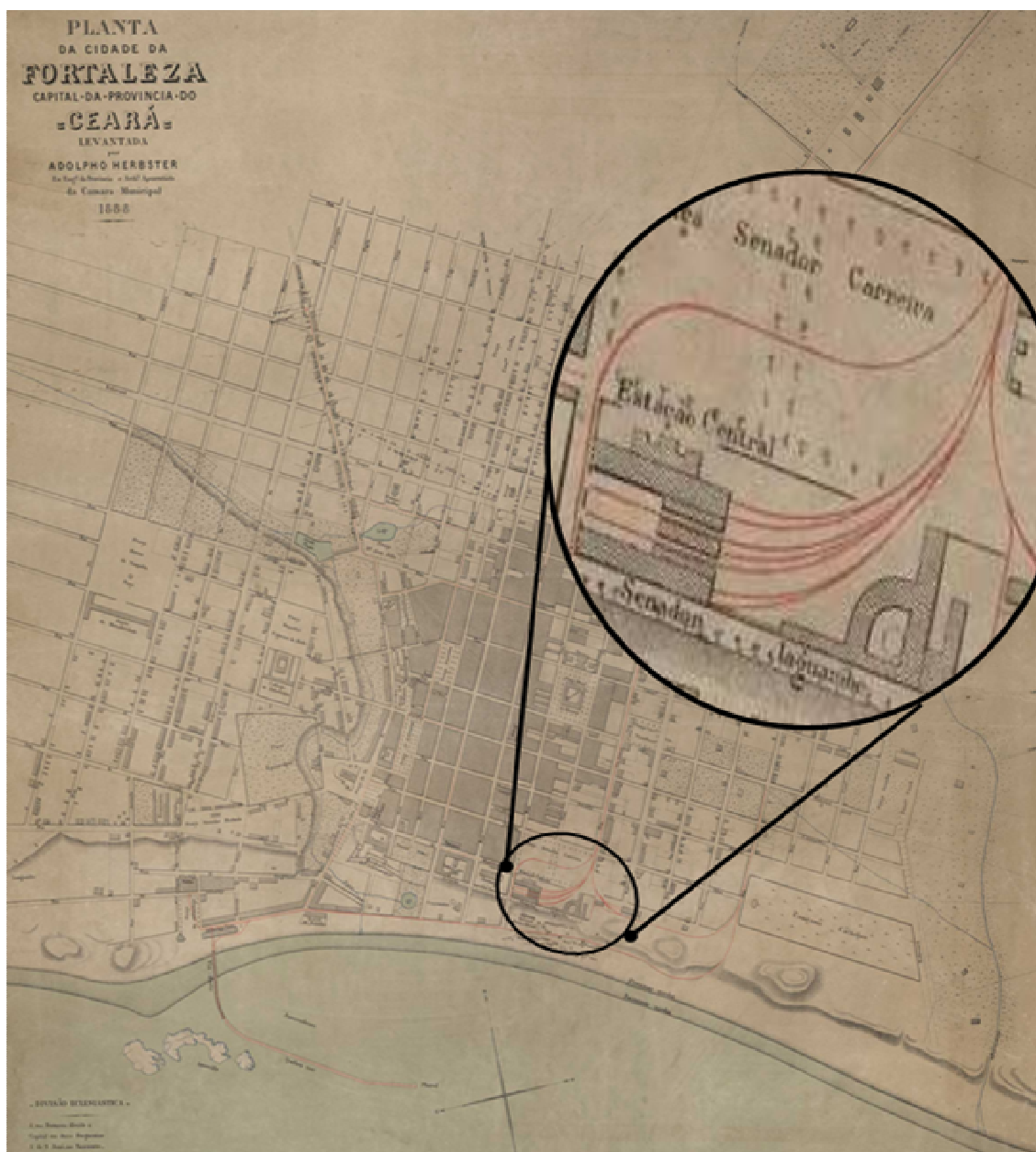


FIGURA 6: Planta da Cidade de Fortaleza de Adolpho Herbster de 1888, destaque da área da Estação, ampliação nossa. Fonte: Biblioteca Nacional.

O espaço aberto para uso comum da população, espécie de ponto de encontro da vida urbana com a vida rural, destinado à chegada e saída de mercadorias e pessoas, que em Portugal era denominado “rossio”, em Fortaleza além de seus rossios tínhamos também os “campos”. O campo do Paiol da Pólvora,

junto ao Forte Nossa Senhora da Assunção, que foi posteriormente transformado em Passeio Público e o Campo da Amélia, onde a tropa do exército fazia o “alardo” (exercícios), onde hoje está a Praça da Estação, que se tornou local de encontro e movimento depois de sua edificação.

A observação das várias plantas da Cidade, desde a de 1850 que não destacava o local para Estação, passando pela planta de 1863 que já previa a localização do prédio, demonstra que houve planejamento, e que o local onde se estabeleceu a Estação Central era um ponto estratégico da cidade para o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.

1.3. Produção e comércio no Ceará: a influência inglesa e a estruturação do espaço agroexportador na Província.

Observada a demarcação do local que abrigaria a estrutura da Estação é preciso entender as condições que desenvolveram um ambiente propício à instalação da ferrovia no Estado. O jornal Cearense, assim publicou as características da futura Estação:

Venceo-se igualmente que se fizesse demarcar do termo destinado a estação central o que fosse de mister para o edificio das officinas, providenciando-se no sentido de ser ella concluida até o ultimo de agosto, de conformidade com a planta, que deve levantar o sobre dito engenheiro machinista, de modo a poder-se recolher ahi o material encomendado. Resolveo-se mais que se desse auctorização aos Srs. R. Singlehurst & C.^a de Liverpool, para despender as quantias necessarias com a aquisição e transporte dos objectos bem como as de mais a effectuar para o completo desempenho da comissão do Sr. Stangn (CEARENSE, 14 mar., 1872, p. 1).

A influência inglesa nas transformações na cidade de Fortaleza pode ser observada diretamente com o investimento de capitais para fazer funcionar a ferrovia, a estrutura de funcionamento e manutenção.

As cidades têm seus espaços construídos em sintonia com o tempo vivido, seus equipamentos urbanos são representações das transformações ocorridas no momento da construção de cada um. O prédio da Estação Ferroviária Central tem

sua origem, tipologia, características estéticas, funcionais e sua representatividade no contexto urbano introduzido pela ferrovia.

Dessa forma, é essencial entendermos a trajetória da implantação das ferrovias no Brasil e em especial no Ceará, partindo da influência econômica internacional que a motivou, buscando as relações simbólicas por ela exercidas na arquitetura e as implicações de sua instalação, como a própria Estação.

O Brasil, desde sua formação, esteve integrado à expansão capitalista mundial, revelando uma estreita ligação entre a economia interna e internacional, recebendo em particular, a influência britânica no período em estudo.

No século XIX, é incontestável que os interesses ingleses no Brasil eram de ordem econômica. O capitalismo inglês buscava, com a divisão internacional do trabalho, escoar seus produtos industrializados e encontrar países fornecedores de matéria-prima. A partir de 1870 o Brasil experimentou um período de prosperidade nacional com o empreendimento de atividades comerciais e principalmente agrícolas, tornando-se receptor importante de capitais estrangeiros.

Os ingleses estavam diretamente ligados a quase todos os aspectos do sistema de exportação no Brasil. Exerciam o controle sobre as estradas de ferro, as firmas importadoras e exportadoras, quase todo o comércio era movimentado com o capital inglês, em navios ingleses e por firmas inglesas, além dos lucros, os juros sobre o capital, o pagamento de seguros, os dividendos provindos das operações financeiras. Mas, o fato do Brasil estar iniciando o seu processo de industrialização, demonstra que o controle exercido não era estrangulador, pois para funcionar precisou de uma estrutura que foi montada aqui pelos próprios ingleses, representando ganhos materiais de suporte às transformações necessárias ao processo de industrialização do próprio Brasil. Assim Castro explica a influência do capital inglês na economia brasileira:

Os investimentos ingleses se destacaram, sobretudo, nas atividades de intermediação comercial e bancária, a primeira com a instalação das Casas Comerciais Inglesas e a segunda com empréstimos aos particulares ou diretamente ao Estado. Destaca-se também no processo de implantação de empresas estrangeiras no Brasil, o investimento britânico em setores básicos de infra-estrutura (ferrovias, serviços de comunicação, energia elétrica, portos). As ferrovias, as empresas de obras públicas, o comércio importador-exportador e a agroindústria do açúcar explicam 90% do total de entradas. A Inglaterra é responsável por 88% do investimento, a França por 10%, e os demais por apenas 2%. (CASTRO, C., 1979, p. 41)

Contando com ampla gama de direitos e proteção, além da pouca concorrência, os negócios britânicos prosperaram no Brasil. Esses eram dirigidos para a facilitação das exportações, daí sua intensa participação na melhoria dos serviços portuários e na construção da ferrovia brasileira.

No Brasil havia uma mobilização direta do Governo na captação de investimentos estrangeiros para fins produtivos, em especial na contratação para construção de estradas de ferro. O fluxo de capitais admitidos no País gozava de completa liberdade, excluindo-se, assim, a relação entre Estado e Estado, já que as somas voltadas para os investimentos no Brasil tinham como origem, basicamente, senão exclusivamente as fontes privadas, o que gerou alguns conflitos internos e externos, no que diz respeito ao cumprimento das relações contratuais para o fornecimento de serviços e equipamentos de interesse do País. É o que demonstra a transcrição do engenheiro João Viriato de Medeiros ao Ministro Paula Souza:

As nossas relações com as companhias inglesas são deploráveis e decididamente não podem continuar no mesmo pé em que têm se achado e atualmente se acham. As pretensões dessas companhias não encontram termo em sua exageração e elas consideram o Governo do Brasil como uma entidade existindo apenas para dar-lhes dinheiro, conforme elas o exigirem, sem considerarem-se, por um só momento, sujeita a nossa lei alguma, que para os diretores são menos do que letra morta. (...) As concessões às companhias, que devem regular e de fato regulam os mútuos direitos e deveres entre elas e o Governo Imperial, para as diretorias não existem senão em um ponto – O governo do Brasil deve dar-lhes todo o dinheiro que pedirem, seja qual for a forma debaixo da qual o peçam, não o determinem.¹⁴ (MEDEIROS, 1865 apud ALMEIDA, 2005, p. 295)

Dessa forma, a construção da rede ferroviária brasileira tornou-se possível, em sua grande maioria, em virtude desses investimentos britânicos e desses empréstimos, que na verdade facilitavam as exportações brasileiras, beneficiando direta e economicamente os ingleses. Raras foram as construções da rede ferroviária brasileira que não contaram com a interferência inglesa, seja essa como proprietária direta das companhias férreas, seja como financiadora.

É importante perceber que o advento das ferrovias trouxe a idéia de desenvolvimento, velocidade e modernidade, transformando o espaço físico das cidades brasileiras, mudanças que são reveladas nas características arquitetônicas das estações ferroviárias como um todo.

¹⁴ Teor da correspondência dirigida ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, de Londres em 12 de outubro de 1865.

Não tardou muito para que essas questões relacionadas à invenção da locomotiva e à construção de estradas de ferro fossem conhecidas no Brasil. Podemos constatar que as primeiras iniciativas nacionais relativas à construção de ferrovias remontam ao ano de 1828, quando o Governo Imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral. O propósito era a interligação das diversas regiões do País.

De acordo com Richard Graham (1973), no que se refere especificamente à construção de ferrovias no Brasil, o Governo Imperial consubstanciou na Lei n.º 101, de 31 de outubro de 1835, para a concessão, com privilégio pelo prazo de 40 anos, às empresas que se propusessem a construir estradas de ferro, interligando o Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. O incentivo não despertou o interesse desejado, pois as perspectivas de lucro não foram consideradas suficientes para atrair investimentos. É importante destacar que, até a chegada das ferrovias no Brasil, o transporte terrestre de mercadorias se processava no lombo dos burros em estradas carroçáveis. Naquela época os portos fluminenses de Parati e Angra dos Reis exportavam cerca de 100 mil sacas de café, provenientes do Vale do Paraíba. Em São Paulo, anualmente, chegavam ao Porto de Santos cerca de 200 mil bestas carregadas com café e outros produtos agrícolas.

Em 26 de julho de 1852, o Governo promulgou a Lei nº 641, na qual foram prometidas vantagens de isenções e garantia de juros sobre o capital investido às empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do País.

Através de incentivos do governo e de investimentos nacionais com a importação de maquinário inglês, fez-se possível a construção das primeiras ferrovias.

Dessa forma, as principais vias férreas foram construídas, tornando-se empreendimentos rentáveis e duradouros, e com isso, também o Brasil ingressou em uma nova era de progresso. Em todos os períodos da história surgem vultos que se destacam e fazem a diferença. Dentre eles, destacamos a figura ímpar de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, considerado sem dúvida, o pai da ferrovia no Brasil. Com autorização do Imperador D. Pedro II (entusiasta do incremento desse meio de transporte em nosso País), iniciou com uma resolução, a construção da primeira ferrovia brasileira, aberta ao tráfego em primeiro de maio de 1854, conhecida com “Estrada de Ferro Petrópolis”. (CASTRO, C., 1979)

Embora o Brasil tenha apresentado várias leis favoráveis aos investimentos em ferrovias já na primeira metade do século XIX, nenhuma delas se mostrou suficiente para deflagrar o processo de instalação e expansão das estradas de ferro no País. Por exemplo, a Lei Feijó, de 1835, concedia isenção, por 15 anos, de taxas de importação de material ferroviário e dava uma concessão por 40 anos às companhias que construíssem linhas férreas ligando as capitais do Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Bahia.

Apenas com a promulgação da Lei nº 641, de junho de 1852, após 17 anos da primeira iniciativa institucional foi deflagrada a construção de ferrovias em território nacional. Os principais fatores estabelecidos pela nova lei que estimulou a realização de investimentos na área de transporte ferroviário foram: o aumento do período de concessão para 90 anos, com a possibilidade de a companhia negociar a compra da linha após 30 anos; a garantia do monopólio dos serviços na região em que a via férrea fosse implantada, proibindo-se concorrentes numa distância de 32 km de cada lado dos trilhos; a garantia da não intervenção do Governo na tarifa cobrada e a garantia de uma taxa de retorno de 5% sobre o capital investido na construção da ferrovia.

Em 1854, a primeira estrada de ferro era inaugurada por Mauá no Rio de Janeiro e, em 1858, abriu-se ao tráfego à segunda do País e primeira do Nordeste, a Recife São Francisco Railway, que ligava Recife à cidade do Cabo, em Pernambuco, realizando a comunicação entre uma área produtora de açúcar com o principal porto de escoamento da produção para os principais mercados consumidores do País e do Exterior.

A Lei 2.450, de 1873, confirmando a garantia de 7% de juros sobre os capitais investidos na construção de vias férreas, deflagrou uma segunda fase de sua expansão. A partir de então, observou-se um grande aumento da quilometragem ferroviária na região e o surgimento de novas empresas.

Dessa forma, pode-se dizer que os investimentos em ferrovias no Nordeste foram uma alternativa atraente para as aplicações dos capitais britânicos frente às alternativas concorrentes que existiam em outras partes do País e do mundo. Por exemplo, o setor ferroviário nordestino foi capaz de atraí-los quando eles tinham a opção de serem aplicados em países latino-americanos como Argentina e México.

No quadro a seguir (Fig. 7) podemos perceber a origem do capital investido nas diversas ferrovias, no caso do Ceará, apesar de ser destacado como capital

privado local, os investimentos ingleses eram claros já que um dos comerciantes era inglês e os empréstimos aos outros contratantes eram de procedência inglesa.

Em 1872 Chega a Fortaleza, no vapor "Cruzeiro do Sul", o comendador João Wilkens de Matos, nomeado por Carta Imperial de 15 de dezembro de 1871, tomando posse no Governo da Província no dia seguinte. São inaugurados os trabalhos da Viaférrea de Baturité, iniciando a construção. A empresa foi autorizada a funcionar, inicialmente pelo Decreto nº 4.780 de 30 de agosto de 1871.

Diversas inovações do século XIX tiveram papel fundamental para tais mudanças, dentre as quais a própria ferrovia, cujas estruturas alteraram o meio em que viviam os homens, suas sensações e percepções sobre a realidade que os cercava.

Nordeste: Principais Companhias Ferroviárias Implantadas na Segunda Metade do Século XIX.					
COMPANHIA	ORIGEM DO CAPITAL	CAPITAL (Libras)	ESTADO	DATA DA INAUGURAÇÃO	PRINCIPAIS ITENS TRANSPORTADOS
Recife to São Francisco Railway Co. Ltd.	Reino Unido/capital privado	1.685.000 (capital inicial)	Pernambuco	1858	Passageiros, Cana-de-açúcar, Açúcar e Madeira
Bahia and San Francisco Railway	Reino Unido/capital privado	1.800.000 (capital inicial)	Bahia	1863	Passageiros, Cereais, Animais e Madeiras
Brazilian Imperial Central Bahia Railway	Reino Unido/capital privado	1.462.500 (Capital em 1887)	Bahia	1866	Passageiros, Cereais, Animais e Madeiras
Via Férrea Su de Pernambuco	Governo do Estado	-	Pernambuco	Década de 1870	Passageiros, Água e Alimentos.
Cia. Cearense da Via Férrea de Baturité	Capital Privado Local	-	Ceará	1871	Passageiros, Água e Alimentos.
Ferrovia de Sobral	Governo do Estado	-	Ceará	1881	Passageiros, Água e Alimentos.
The Great Western of Brazil Railway Co. Ltd.	Reino Unido/capital privado	562.500	Pernambuco	1882	Passageiros, Cana-de-açúcar, Açúcar, Algodão, Tecidos e Madeiras.
Alagoas Railway Co. Ltd.	Reino Unido/capital privado	512.200	Alagoas	1882	Passageiros, Cana-de-açúcar, Açúcar, Algodão, Tecidos e Madeiras.
Conde d'Eu Railway Co. Ltd.	Reino Unido/capital privado	675.000	Paraíba	1882	Passageiros, Água, Cereais, Sal, Animais e Açúcar.
Imperial Brazilian and Nova Cruz Railway Co. Ltd.	Reino Unido/capital privado	618.305	Rio Grande do norte	1883	Passageiros, Água e Alimentos.
Central de Pernambuco	Governo do Estado	-	Pernambuco	1885	Passageiros, Água e Alimentos.
Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco	Governo do Estado	-	Bahia	1896	Passageiros, Água e Alimentos.

FIGURA 7: Tabela das Principais Companhias Ferroviárias Implantadas na Segunda Metade do Século XIX. Fonte: As primeiras Ferrovias do Nordeste Brasileiro: Processo de implantação e o caso da Great Western Railway, Tagore Villarim Siquera.

Na historiografia brasileira as interpretações são múltiplas na tentativa de esclarecer, particularmente, como o Brasil participou das diversas transformações do

século XIX. Observando interpretações mais amplas, considerando-se a Europa e a América Latina, é possível fazer um contraponto sobre tais mudanças no Brasil.

Segundo Hobsbawm (1996, p. 177), nos países latino-americanos, o crescimento econômico da Europa na segunda metade do século XIX, teria fortalecido as minorias detentoras de poder devotadas à modernização do continente. Impostas por uma elite culta e urbana em um continente rural, as ideologias de progresso envolviam a América Latina, de modo que se teria tentado transformar a sociedade por meio da modernização institucional imposta pelo poder político, o que fracassaria pelo fato de não existir suporte de uma independência econômica.

De acordo com esse argumento, a implantação dos modelos de modernidade e modernização europeus em qualquer parte do mundo, tinha como pré-requisito a implantação das bases ideológicas e das estruturas materiais para o seu desenvolvimento. Daí construções caracterizadas pelos padrões clássicos do sistema capitalista.

Dessa forma há, por um lado, a idéia de que a Europa se constituía em um modelo a ser seguido. De outro lado, porém, não se pode afirmar que haveria uma cópia exata desse modelo e sim uma assimilação de valores a partir das possibilidades e necessidades específicas ao País, cujas referências são nitidamente européias.

Desse modo, para Richard Graham (1973, p. 42), o fato de o Brasil ter sido influenciado por modelos europeus não o coloca como receptor passivo de tais modelos: "Ser envolvido nas correntes dos pensamentos europeus não diminuiria o valor brasileiro, mas, pelo contrário, reafirmaria o lugar ocupado pelo país dentro da civilização ocidental." Trata-se de uma seleção que eliminou os elementos desnecessários e selecionou os mais aptos a cumprirem sua função no novo contexto. Um grupo de modernizadores, incluindo diversos estrangeiros e brasileiros a eles ligados, que crescia aos poucos, concentrou seus esforços na construção de ferrovias e outras estruturas a partir das necessidades múltiplas do comércio exportador.

No Ceará todo esse processo descrito no âmbito brasileiro pode ser verificado. Também eram necessárias instituições de crédito capazes de fornecer estradas e transportes aos agricultores para possibilitar o escoamento rápido de gêneros.

A primeira casa exportadora estrangeira que se estabeleceu em Fortaleza, em 1811, era pertencente ao irlandês Willian Wara, segundo João Brígido (2001). Mas foi a partir de 1850 que o movimento comercial em Fortaleza cresceu mais intensamente e, assim, o Estado procurou de várias maneiras de apoiar e estimular, através de medidas concretas, a exportação com a isenção de impostos, privilégios para o estabelecimento de linhas de transportes de gêneros, subvenções às companhias de navegação, satisfazendo aos interesses das firmas exportadoras, que aqui estavam em grande número.

Não eram raros os estrangeiros interessados no comércio da Província. (...). Em 1862, havia um total de 23 casas comerciais brasileiras para 84 estrangeiras. No entanto, predominavam os estrangeiros nos escritórios de negociantes e armazéns, justamente naquelas firmas que cuidavam da exportação e importação e do abastecimento de gêneros em grosso (GUABIRABA, 1989, p. 54-55).

Apesar da crise financeira enfrentada pelo Ceará após a Guerra do Paraguai e o enfrentamento de secas, no período que se estendeu de 1870 a 1910, Fortaleza gozou de significativa prosperidade com o aumento das exportações de algodão, café e peles.

No bojo das contradições do período de 1870-1909, ressalta o crescimento do movimento comercial da Praça de Fortaleza. O movimento exportador desta praça suplantava o importador. (...). O crescimento da praça de Fortaleza foi uma decorrência do aumento das exportações, destacando-se o algodão entre os produtos mais exportados. Dentre as casa comerciais que se estabeleceram no período, destacam-se a firma Boris Frères, criada em 1869 e Singlehurst e Cia. que iria desempenhar papel valioso no suprimento de gêneros de primeira necessidade durante os anos de seca (GUABIRABA, p. 67-68).

A solução para facilitar as exportações consistia em encurtar distâncias através de um meio eficiente e veloz que, ao mesmo tempo, colocaria Fortaleza como cidade centralizadora no transporte de mercadorias e pessoas, confirmando a Cidade como núcleo hegemônico da economia da Província através da ferrovia e suas vias de comunicação, que tinha em sua Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité a materialização de todos os seus significados.

Na luta travada pelo Governo com o fim de manter sempre em elevação o nível das exportações, ressaltam as atenções dispensadas à instalação de estradas de ferro e de companhias de navegação, responsáveis diretas pelo escoamento da produção da Província/Estado, no período de 1870-1909. A partir da década de 70, são instaladas, no Ceará, as primeiras estradas de ferro, situando-se o esforço no amplo contexto das iniciativas adotadas pelo Governo em todo o Império. Os estatutos da Companhia Cearense da Via

Férrea de Baturité foram aprovados por decreto de 30 de agosto de 1871. A 9 de março de 1872 a Companhia começou a funcionar legalmente, tendo sido, porém, antes desta data, a 20 de janeiro daquele ano, que ocorreu a inauguração do leito da via - férrea (Id., 1989, p.90).

A imagem da ferrovia e de suas estruturas, como a própria Estação, que chega ao Brasil e particularmente ao Ceará, estava ligada ao ideal de progresso, modernização, industrialização e comércio, representando, portanto, as transformações ocorridas no século XIX.

As vantagens das ferrovias eram cantadas em expressões grandiloqüentes e abstratas, com as quais se pretendia convencer os capitalistas e a opinião pública em geral da necessidade de confiar nos investimentos feitos no setor. Palavras como progresso, prosperidade e solidariedade mundial eram repetidas exaustivamente e parecem ter calado fundo na mente dos homens que viveram no século XIX. Logo tornou-se comum associar o vapor e as ferrovias à abertura de uma nova era, na qual o progresso atuaria como mola propulsora da história (CASTRO M., 1993, p. 29).

As idéias de progresso e modernidade estavam associadas neste momento à expansão das atividades econômicas deste período. Nas principais Províncias do Brasil como São Paulo e Minas, além do comércio agroexportador, o surgimento da indústria era o ponto de partida para o desenvolvimento, já nas províncias interioranas como o Ceará, o comércio agroexportador era o maior atrativo para os investimentos estrangeiros.

Durante a última metade do século XIX as mudanças sociais e econômicas no Brasil foram impulsionadas pelas exportações de café. E graças às estradas de ferro, tornou-se possível produzir café e outros gêneros para satisfazer a demanda mundial em terras cada vez mais distantes da costa, de acordo com Douglas Tenório (1996).

A última metade do século XIX, mais intensamente a última década, foi marcada pela expansão da economia industrial capitalista, cujo avanço acelerado sobre as sociedades, de economia agrícola, impulsionou surtos modernizadores em nações periféricas como o Brasil. Tais fenômenos buscaram, sobretudo por trás de idéias de desenvolvimento e progresso, a formação de novos mercados com hábitos de produção e consumo conforme o novo padrão da economia de base científico-tecnológica centrada nos países mais desenvolvidos da Europa e nos Estados Unidos.

Para Faoro (1992), a adoção da modernização como modelo de desenvolvimento, ao contrário da idéia de modernidade que compromete, em seu

processo, toda a sociedade, ampliando, expandindo, revitalizando ou mesmo removendo os papéis sociais, acaba por privilegiar setores dominantes em detrimento dos menos abastados, que por sua vez passam por um processo amplo de domesticação e adequação a novos paradigmas ditados. Segundo esse autor, a primeira versão histórica da modernização no Brasil iniciou-se com a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, e culminou, em meados do século XIX, com a febre das estradas de ferro e dos melhoramentos urbanos, adiando, inclusive, o “sonho das manufaturas”¹⁵ e sua mais urgente reforma social – o fim do sistema escravista. Dessa maneira, viu-se deslocar, na política do Império, com o apoio do capital estrangeiro, o centro da economia para os empreendimentos ferroviários, considerados importantes instrumentos de cunho civilizatório na crescente economia cafeeira (FAORO, 1992, p. 10).

De acordo com Raimundo Girão, o café foi introduzido no Ceará por José de Xerez Fuma Uchoa, após uma de suas viagens à Europa, onde conseguiu uma muda que plantou em 1747, em um sítio na Serra da Meruoca. Inicialmente as plantações limitaram-se acanhadamente aos quintais, até que, da Meruoca transplantaram-se para a Serra Grande, daí para a Serra do Araripe e, finalmente, foi levada pelo Capitão Antonio Pereira de Queirós, em 1822, para Baturité. A cafeicultura se desenvolveu principalmente no Cariri, nas serras de Ibiapaba, de Uruburetama e de Baturité, tornando-se esta última, o centro produtor mais importante da Província. (GIRÃO, 2000, p. 378).

Após 1846 o café cearense, produzido em Baturité, entrou para a pauta da exportação. Segundo Girão (2000, p. 379), na safra de 1846-47, “escorreram-se” pelo Porto de Fortaleza 9.795 sacas e logo em 1848-49 foram remetidas 113.625 sacas de café para a Europa. Podemos observar no quadro abaixo (Fig. 8), organizado por Barão de Studart, demonstrando o índice de influência do café na economia cearense:

Anos	Sacas	valores
1848-47	9.795	2.4044\$000
1848-49	113.625	17.317\$680
1849-50	23.306	3.17\$000
1860-61	1.293.300	506.091\$000
1862-63	2.810.940	1.678.054\$000
1863-64	1.605.651	670.261\$620
1881-82	3.937.980	1.253.148\$440
1882-83	2.694.316	639.108\$008

¹⁵ Termo utilizado por Faoro (1992, p.10)

1883-84	2.710.955	919.172\$453
1891	2.599.751	1.479.026\$150
1895	2.106.549	2.600.756\$800
1899	16.964	15.275\$150
1905	2.877	3.020\$500

FIGURA 8: Demonstração do escoamento do café no Ceará, organizado por Barão de Studart. Fonte: Raimundo Girão, História econômica do Ceará, p.382.

E de acordo com Raimundo Girão(2000), nasce, assim, uma pequena nobreza dos cafezais baturiteenses, com o surgimento de famílias ricas com hábitos e costumes mais apurados e desejosa de projeção social.

Além do café é importante destacar a cotonicultura, líder na pauta de exportação do Ceará e que foi estimulada, especialmente, pela interrupção da produção americana devido à Guerra de Independência dos Estados Unidos.

O algodão definiu o perfil da economia cearense, assim como foi o responsável pela hegemonia da cidade de Fortaleza e a autonomia do Estado do Ceará em relação a Pernambuco, o que resultou no comércio direto entre Fortaleza e a Europa.

Tendo como referência Denise Takeya (1995), podemos afirmar que no Ceará, inicialmente, o algodão foi o grande beneficiado da Guerra da Secessão (1861-64), que prejudicou a produção algodoeira dos Estados Unidos. Com o aumento da demanda pelo algodão do Ceará no mercado internacional, para alimentar a indústria têxtil européia, então em plena expansão, Fortaleza passou a ser o principal porto exportador da produção regional. O incremento dessa atividade dinamizou a economia cearense e repercutiu no crescimento da capital, originando a construção de novas edificações e a implantação de modernos serviços urbanos. Os investimentos públicos e privados conseguiram atrair importantes casas comerciais exportadoras e empresas estrangeiras interessadas na exploração de concessões do poder público.

Até meados do século XIX a economia de Fortaleza era irrelevante economicamente para o País, desempenhando apenas funções administrativas e defensivas e servindo de apoio logístico à navegação entre as províncias de Pernambuco e Maranhão. Localizada ao norte da Província, a Cidade estava isolada até mesmo de suas grandes áreas produtoras. O Ceará possuía então, como principais atividades econômicas, a pecuária e a cultura de algodão, além de

exportar carne, couro e animais de tração para as regiões canavieiras e algodão para o Exterior.

A expansão algodoeira favoreceu o comércio direto com a Europa e propiciou a estruturação do Ceará para as trocas mercantis, integrando a economia cearense ao comércio internacional. Da mesma forma, o algodão permitiu a Fortaleza dotar-se dos meios necessários para desempenhar seu papel de principal pólo comercial do Ceará, concentrando as relações das atividades comerciais da Província e o comércio exportador, principalmente com os ingleses.

A predominância britânica na navegação do Porto de Fortaleza é destacada em 1888, pelo agente consular Boris:

[A marinha à vapor inglesa] é quase proprietária deste porto [Ceará] para a navegação a longo curso, com ela é dos portos do Maranhão, Pará e Manaus. (...) De diversos países expede-se para o Ceará via Liverpool, porto de matrícula dos vapores que põem o Ceará em comunicação com a Europa e a América (...). A Inglaterra continua a ser a principal compradora dos produtos cearenses, o que é devido: 1° ao fato de que a navegação entre Ceará, Europa e América é quase exclusivamente feita por vapores da Red Cross Line e da Both's Line, ambas matriculadas no porto de Liverpool; os únicos concorrentes dos vapores ingleses são veleiros; 2° o principal produto do Ceará, o algodão, tem 9/10 de sua produção comprada por Liverpool (apud TAKEYA, 1995, p. 78-80).

A estreita relação da cidade de Fortaleza com a Europa, através do comércio direto nas linhas de vapores ingleses, e em particular com os britânicos, trouxe à capital o aumento do número de comerciantes, incluindo-se as casas comerciais estrangeiras que eram as principais interessadas na atividade agroexportadora, elo de ligação Interior-Capital.

Complementando a questão do aumento do número de comerciantes e referindo-se ao fortalecimento do mercado interno de Fortaleza, tendo como base a dinamização do comércio e o crescimento do material que era importado com o enriquecimento de famílias cearenses, Auxiliadora Lemenhe afirma:

Pode-se concluir que Fortaleza era o maior mercado para os produtos importados que chegavam ao Ceará, através de seu porto. A ampliação da capacidade de acumulação dos maiores comerciantes, associada à expansão do pequeno comércio e dos serviços públicos, gerais provinciais, na capital, ampliara a faixa de consumidores do núcleo. Além do mais, a migração para a capital de proprietários rurais e seus dependentes contribuiu para fortalecer o comércio interno. (...)Independentemente da inexistência de informações precisas, pode-se imaginar a insignificância de bens manufaturados fora da capital. (...)Fora de seus limites, restaria às casas importadoras de Fortaleza suprir as demandas dos proprietários mais ricos e mais de restrita parcela dos habitantes dos núcleos urbanos

intermediários. É também Freire Alemão que dá notícia da nobreza do interior, orgulhosa em ostentar as quinquilharias da Europa. (LEMENHE, 1995, p. 78-80).

As casas comerciais privadas, estrangeiras ou nacionais, trouxeram dinamismo ao comércio da Capital que, baseado, na importação de manufaturados e exportação agrária a partir de seu Porto, buscou a diminuição da distância entre o Interior e a Capital através da ferrovia como meio de transporte mais rápido e lucrativo.

O processo de integração da província às correntes do comércio internacional, através da produção agrícola se dá, não somente pela cotonicultura, mas pelo cultivo do café. Presente no Ceará e limitado ao uso doméstico desde o século XVIII, foi a partir de 1846 que passou a fazer parte da pauta de exportações, só após 1846 entra o café para as listas de exportação, cingindo-se o seu consumo até então ao território da província (GIRÃO, 2000, p. 379).

Além do algodão e do café podemos destacar a diversidade nas exportações no Ceará acrescentando a borracha. Extraída de plantas nativas da região, como a maniçoba e a mangabeira, podia ser encontrada em certas áreas do sertão e nas serras de Maranguape, Uruburetama e Baturité e figuraria entre os produtos na pauta de exportação até 1912, início da concorrência internacional.

Acompanhando esse crescimento da produção e do comércio, e a este intimamente articulada, ocorreu uma série de medidas que visavam a uma estruturação dos meios de transporte de forma a estabelecer na Província caminhos que facilitassem o escoamento das mercadorias em direção ao litoral, favorecendo as exportações. Assim como os comerciantes de Fortaleza, os ingleses que também atuavam diretamente no comércio da cidade, demonstravam interesse direto nas facilidades de transporte de mercadorias que a ferrovia poderia oferecer.

Segundo Auxiliadora Lemenhe, “a concessão de liberdade de comércio resultou dos interesses da MetrÓpole em fazer prosperar a agricultura do Ceará, há tantos anos reclamada, e do efetivo início da comercialização do algodão.” E acrescenta:

Assim, desde o início das transações diretas com Lisboa, por volta de 1803, a administração da capitania dota a vila [Fortaleza] de infra-estrutura para as transações mercantis: são feitos estudos do porto e construção de mole. Para controlar o movimento das mercadorias instala-se alfândega e cuida-se do prédio da Tesouraria da Fazenda.. No que se refere às

transações internas, constrói-se mercado público e regula-se a realização de feiras semanais. Inaugura-se na vila uma repartição de correio, agregada à Tesouraria da Fazenda, possibilitando, com os limitados recursos da época, ligar a vila-capital com outras vilas e as unidades de produção. (LEMENHE, 1991, p.62)

Dessa forma, o surgimento e a expansão da cotonicultura, à medida que propiciou o comércio direto do Ceará com a Europa, ensejou o começo de um desenvolvimento e aparelhamento da Província para renovadas trocas mercantis. Lançou as bases da futura integração da economia cearense no comércio internacional, o que se concretizou também com a produção do café e com a importância gradativa que Fortaleza vai ganhando no contexto da economia da Província, como é demonstrado a seguir:

A dinamização do comércio, que decorreu de maior integração do Ceará à economia internacional, ampliará as bases de acumulação da burguesia comercial estabelecida, principalmente, nos núcleos urbanos do litoral e dos grandes proprietários, assim como favoreceu o aumento das rendas públicas. Resta analisar como as condições tão mais favoráveis ao fortalecimento dos núcleos urbanos principais (Fortaleza e Aracati), tenderam a intensificar o processo de dominação da capital, já iniciado na primeira metade do século. A decadência de Aracati, mostra mais evidente que a hegemonia de Fortaleza no Ceará, esteve associada às pautas político-administrativas do Estado brasileiro nesse tempo (LEMENHE, 1991, p. 104-105).

A cidade de Fortaleza despontava na segunda metade do século XIX, como núcleo hegemônico do Ceará se sobrepondo a Aracati. Portanto, as produções de algodão e café escoavam pelo porto de Fortaleza direto para a Europa. De acordo com Lemenhe, “A análise da distribuição espacial das unidades produtoras de algodão e café das fazendas traz evidências da situação comparativamente mais favorável a Fortaleza para centralizar produtos a seu mercado.” (LEMENHE, 1991, p 111).

Não só o algodão, mas o café e a sua comercialização externa permitiram ampliar as atividades econômicas de Fortaleza. As áreas de cultivo do café (Maranguape e Baturité), relativamente próximas de Fortaleza, favoreciam a centralização dessa atividade na Capital e o escoamento pelo Porto.

Mesmo com áreas de cultivo relativamente próximas à Fortaleza, tanto o café como o algodão eram transportados precariamente até a Capital, através de carroças ou lombo de burro, o que dificultava o transporte. Além de o transporte ser lento, as dificuldades aumentavam diante da situação das estradas que não eram

pavimentadas e não facilitavam para que as comunicações fossem rápidas, pois a grande maioria não permitia a condução pesada.

O café, mesmo apresentando menor volume, caracterizava-se pelos preços mais altos que o algodão, daí o provimento de um montante complementar de lucros aos comerciantes e aos cofres provinciais.

Dessa forma, a partir de 1858, inicia-se a mobilização em torno da idéia da criação de uma empresa de transporte de mercadorias e passageiros entre Aracati, Icó e Crato, tendo à frente o médico Pedro Théberge, com a denominação de Sociedade União Cearense, mas que não chegou a se concretizar. Segundo Raimundo Girão:

Fundada semelhante sociedade falava Silveira de Sousa – outra igual se deverá estabelecer desta capital para a vila de Baturité, e pode-se afiançar que muito de seus comerciantes estão somente à espera que aquela se realize com feliz sucesso; para inverterem nesta os seus capitais demasiadamente tímidos e cautelosos. Desde já, porém e enquanto isto não se põe em pratica, não seria fora de propósito que se organizasse alguma sociedade, embora em ponto menor, para efetuar-se, em carros mais maneiros e expeditos do que os atuais, o transporte da grande produção do café, açúcar, algodão e outros gêneros daquela vila. Essa sociedade poderia empregar outros meios de condução além de carros, e, tendo estabelecimentos de mudas regularmente mantidos, se avantajaria pelos seus recursos a todos os que se empregam hoje neste mister; seria a única procurada pelos negociantes que comerciam entre as duas praças, e daí tiraria inúmeros lucros (GIRÃO, 2000, p. 357).

Ficou cada vez mais nítida a necessidade de construção de uma estrada de ferro que ligasse o Porto de Fortaleza a Baturité. O comércio direto com os ingleses, a saída dos navios a vapor, a autonomia comercial cearense e a influência de comerciantes ingleses na Praça de Fortaleza, tudo isso requereu urgência nos esforços para a implantação da via férrea e com ela a construção do Prédio da Estação Central.

Podemos constatar todo esse interesse na fala de Raimundo Girão:

A estrada de Baturité é capítulo obrigatório das Falas dos Presidentes. Encetada em 1854, para substituir o caminho de pé posto existente, muito nela se trabalhou, mas ainda em 68 o engenheiro provincial declarava a sua inexistência, ou melhor, a sua imprestabilidade às exigências da tração por veículos.

A estrada de Baturité – dizia – com justa razão tem ocupado a atenção e há de continuar a ser objeto das mais serias investigações da parte dos poderes públicos. A fertilidade da serra de Baturité, a importância do café que ali se desenvolve e aumenta numa escala progressiva, uma extensa cordilheira de serras dando importância a uma larga e extensa zona de terrenos atravessados pela estrada – Pacatuba, Guaiúba, Acarape e outras – todos de uma espantosa uberdade, são estes os títulos que recomendam

a estrada de Baturité e lhe dão uma máxima importância. A circunstância de poder ser essa estrada mais tarde prolongada em demanda das regiões meridionais da Província a aproximar dos centros de exportação as imensas riquezas naturais do vale do Cariri, é mais uma razão poderosa que concorre para dar à estrada de Baturité um dos melhoramentos que a Província reclama para o seu engrandecimento e prosperidade.

E aduziu: A maior importância do melhoramento que deriva de uma via férrea para Baturité, em minha opinião, liga-se ao futuro dessa linha. Baturité e os municípios adjacentes, tão importantes pela cultura do café, não é somente sob o ponto de vista do comércio e da indústria que convém ser ligados à capital, mas especialmente sob o ponto de vista social e político. A linha que se dirigir a Baturité há de ser necessariamente uma seção do traço de maior extensão que se encaminhar ao Crato, e esta por sua vez há de aspirar entroncar-se numa grande linha que fizer parte do sistema geral, quando realizar-se o grande pensamento de ligar o Rio de Janeiro às províncias do Império (GIRÃO, 2000, p. 360-361).

Fica claro que os interesses para a construção da ferrovia e a edificação do prédio da Estação é de amplo interesse econômico dos negociantes de Fortaleza, obra essa que começa a ser finalmente efetivada a partir de 1870.

Assinado em julho do referido ano, entre a Província e a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, o contrato para a execução da obra pública foi fundamentado pela Resolução Legislativa nº 1.332, de 11 de outubro, com a responsabilidade dos diretores da Companhia. Como podemos observar em Octavio Memoria.

Assim, a 25 de julho de 1870 for firmado entre o Governo Cearense da então Província e a sociedade anonyma – Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité, - o contrato de construção da alludida estrada.

A Companhia compunha se dos seguintes membros: senador Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, bacharel Gonçalo Baptista Vieira, (depois Barão de Aquiraz), coronel Joaquim da Cunha Freire, (mais tarde Barão de Ibiapaba), Henrique Brocklehurst,¹⁶ (negociante) e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, os quaes constituíram a primeira Directoria (MEMORIA, 1923, p. 15).

Podemos concluir que a construção da via férrea e logo da Estação Ferroviária está intimamente relacionada à atividade comercial desenvolvida na cidade de Fortaleza, que era estabelecida pela classe social elitizada da Província.

Uma questão que observamos em relação à construção da ferrovia e da Estação foi ao mesmo tempo o melhoramento do Porto da Capital. Tal questionamento foi motivo de discussão para a Associação Comercial do Ceará em 14 de outubro de 1872, “Se o melhoramento do Porto d’esta Cidade é preferível a

¹⁶ Sócio da firma inglesa R. Singlehurst & Cia., cuja sucursal, com sede nesta capital, dirigido por longos annos. Retirando-se, depois, para Liverpool, ficou sendo representado, perante a Companhia, pelo membro daquela firma, John Mackee (Referência feita pelo próprio autor).

qualquer via de comunicação” (MATTOS, 1872, p. 3). No referido documento de número 6974, são colocadas as argumentações sobre a Via Férrea de Baturité, a partir da qual se afirma que a prosperidade no Ceará depende das estradas de ferro, mas que o melhoramento do Porto é uma obra muito necessária ao comércio da Capital.

Encarada a questão conforme V. Exc^a. A collocou << se é possível esse melhoramento a qualquer via de comunicação >> não nos afastaremos da opinião que, julga que em primeiro lugar estão as vias de comunicação porque n'ellas é que está o verdadeiro progresso da Província (MATTOS, 1872, p. 5).

Percebemos que, mesmo o Porto sendo a via de escoamento de tudo que era produzido e transportado pelos trilhos das ferrovias, o melhoramento do Porto foi adiado, pois que a ferrovia e a Estação eram mais importantes porque trariam rapidez e facilidade no transporte de mercadorias, o que enquadrava Fortaleza como cidade moderna por conta do desenvolvimento do comércio garantido pela implantação de transportes mais rápidos que a tração animal.

A aspiração para que Fortaleza se tornasse uma cidade moderna enquadrada nos moldes do progresso foi também concretizada na aparência, ou seja, na arquitetura do Prédio da Estação. Além do prédio representando essa modernidade, observamos também esses anseios nos discursos dos jornais, nas falas dos presidentes de Província, nos Códigos de Posturas e no comportamento da sociedade nos encontros intelectuais que aconteciam nos cafés, nos salões.

O que podemos observar é o espaço urbano como representação dos anseios sociais. A arquitetura empreendida na estação corresponde a um esforço despendido na resolução dos aspectos técnicos do edifício, conferindo a ele características de importância e fascínio:

As estações ferroviárias eram de fato templos da nova tecnologia e seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços, utilizado por indivíduos de todos os níveis sociais. Não era, pois estranho que os arquitetos passassem a tratar as estações como faziam com os demais edifícios públicos, tais como ministério, palácios da justiça, onde os espaços eram dominados por arranjos decorativos quase sempre carregados de um alto teor simbólico. (SILVA, 1986. p. 35)

De fato, a arquitetura ferroviária se expressava de acordo com a representatividade, principalmente no campo econômico. Pode-se dizer que o Prédio da Estação Central foi construído sob uma relação de grande simbolismo,

considerada a sala de visita ou mesmo a porta de entrada da cidade de Fortaleza. Todas as personalidades ilustres que chegavam, forçosamente desembarcavam no seu recinto.

Fortaleza estava diretamente relacionada à sua função comercial, relacionada diretamente à Europa, revelando-se cada vez mais moderna. A cidade, então, carecia de melhorias urbanas para racionalizar a circulação de mercadorias, transportes e pessoas incluindo, portanto, o Prédio da Estação, de suma importância para a ordenação da Capital.

Dessa forma, observamos nitidamente que os principais interessados na implantação da ferrovia e, conseqüentemente, na construção do prédio da Estação, o elo entre Interior e Capital para o escoamento de mercadorias de exportação e importação, eram os comerciantes que lucravam nas praças de Fortaleza e nas cidades pólos interioranas, inclusive de comerciantes estrangeiros que também praticavam o comércio agroexportador. O Estado, de certa forma, também figurava como interessado já que a permissão para implantar certos serviços, como o transporte ferroviário, dependiam de sua anuição.

Portanto, os discursos de progresso e modernidade professados com a chegada da ferrovia, bem ilustrados através dos projetos da arquitetura da Estação, eram palavras não só dos representantes do Estado, mas também dos negociantes que detinham o poder econômico naquele momento.

Foi a partir dos interesses dessas personalidades responsáveis pelo ambiente econômico do Estado que surgiram os esforços para a construção da ferrovia no Ceará e a edificação da Estação Ferroviária Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza.

1.4. O Progresso chegou ao Ceará: da ferrovia à construção da Estação Central.

A inauguração da Via Férrea da província, de que V. Exa. digno presidente, merece uma era notável na sua existência, quem diz estrada de ferro diz progresso, civilização, riqueza e prosperidade: quem trabalha para este

resultado é um benemérito, que bem merece o respeito e a admiração de seus concidadãos. (Cearense, 03 mar., 1872, p. 03).

A partir da implantação da ferrovia e sua promessa expressa de progresso, se fez necessário a materialização dessa via - férrea em um prédio, a Estação, ligando a Capital às demais cidades produtoras sob o signo da prosperidade e do progresso, demonstrando que, para podermos trazer à tona a história da Estação, é preciso entender como se deu a chegada desse progresso ao Ceará.

A rentabilidade foi um dos fatores principais para a implantação das ferrovias. Estas transportam, a partir dos portos, os bens industrializados para o interior dos novos mercados consumidores, de onde escoam para os mesmos portos as matérias-primas, alimentando os produtores de onde saíram aqueles bens industrializados.

Como já observamos anteriormente, os ingleses foram os maiores financiadores na construção das ferrovias no Brasil, seja diretamente através de suas empresas, ou indiretamente, por meio de empréstimos ao Governo ou a particulares. Esses investimentos só foram efetivados por força de incentivos ofertados pelo poder público para estabelecimento das ferrovias. De acordo com Benedito Genésio (1989), pela Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, foram concedidas concessões de linhas férreas, garantia de juros de 5% sobre o capital empregado e ainda a isenção de impostos na compra de material necessário para as construções das ferrovias e suas estações.

Soma-se a esses benefícios o despontar de uma atividade agrícola para exportação, o café, matéria prima importante para dar a base da prosperidade ferroviária.

A expansão agroexportadora consolidada com a produção e comercialização do algodão e do café, além de outros gêneros, complementada com os interesses dos comerciantes privados estabelecidos na Praça de Fortaleza, demonstra nitidamente a necessidade de estruturação de vias de transporte que ligassem a Capital ao Interior. No que se refere à carência de meios de escoamento das produções interioranas, podemos destacar:

As estradas, ruins não permitiam comunicações favoráveis e rápidas e só nalgumas rodavam os carros de bois(...), a inexistência de pontes e os atoleiros obrigavam a que eles só trafegassem nos meses de verão(...) do

Aracati a Icó e do Acaraú a Sobral, restringia-se o seu movimento, em vaivém incessante. (GIRÃO, 2000, p. 345)

Em 1857, a Província conseguiu autorização do Governo Imperial para a construção de uma estrada de ferro, que drenasse a produção da serra da Ibiapaba ao pequeno porto de Camocim. O decreto nº 1983, de 3 de outubro de 1857, concedeu a Companhia Thomaz Dixon Lowdem a primeira concessão para a construção de estradas de ferro no Ceará, com um benefício de exploração por um período de 50 anos, mas assim como outros no Brasil, o referido projeto foi arquivado.

Raimundo Girão escreve sobre a iniciativa de Pedro Theberge, em 1858, que cogitou a ideia de criação de uma empresa de transportes entre Fortaleza e Baturité, a qual, caso fosse implantada, traria amplos benefícios à Província.¹⁷

Fundada semelhante sociedade – falava o presidente Silveira de Sousa – outra igual se deverá estabelecer desta capital para a vila de Baturité, e pode-se afiançar que muitos de seus comerciantes estão somente à espera que aquela se realize com feliz sucesso; para intervirem nesta os seus capitais demasiadamente tímidos e cautelosos. Desde já, porém, e enquanto isto se não põe em prática, não seria fora de propósito que se organizasse alguma sociedade, embora em ponto menor, para efetuar-se, em carros mais maneiros e expeditos do que os atuais, o transporte da grande produção do café, açúcar, algodão e outros gêneros daquela vila. Essa sociedade poderia empregar outros modelos de condução, além dos carros, e, tendo estabelecimentos de mudas regularmente mantidos, se avançaria pelos seus recursos a todos os que se empregam neste mister; seria a única procurada pelos negociantes que comerciavam entre as duas praças, e daí tiraria inúmeros lucros. A regularidade de suas viagens animaria a produção, pela certeza de que todos os produtos viriam facilmente ao mercado; o comércio estenderia proporcionalmente as suas relações, redundando tudo em vantagem daquela sociedade. E se os seus capitais fossem suficientes para comprarem ali gêneros por sua própria conta e exportá-los para os mercados estrangeiros, os seus interesses seriam então muito superiores. Para montar-se uma empresa dessa ordem não são necessários recursos extraordinários e a brilhante perspectiva que ela oferece é um estímulo bastante poderoso para que alguns dos capitalistas e fazendeiros da Província devam tentar. (GIRÃO, 2000, p. 357-358).

É possível observar que, em torno da ideia de construir uma ferrovia, que sem dúvida levou à existência e à edificação da Estação, o que temos são conjecturas, estimativas e vontades de pessoas da época que imaginavam como seria a

¹⁷ Raimundo Girão faz essa referência a partir do Relatório do Presidente Silveira de Sousa à Assembléia em 1858, p.11 e 22.

Província com os caminhos de ferro e o que essa construção traria de mudanças para o comércio e aos negociantes exportadores de uma forma geral.

Nesse ano verifica-se a tentativa novamente infrutífera de construção de uma nova estrada de ferro, dessa vez o eixo comercial estava voltado para o lado leste da Província:

É do referido ano de 58 a maior cogitação em torno da idéia da criação de empresas de transportes de mercadoria e passageiros entre Fortaleza e Baturité e entre Aracati, Icó e Crato, a última de iniciativa do médico Pedro Théberge, com a denominação de “Sociedade União Cearense” Fundada semelhante sociedade – falava o presidente Silveira de Sousa – outra igual se deverá estabelecer desta capital para a vila de Baturité, e pode se afiançar que muitos de seus comerciantes estão somente à espera que aquela se realize com feliz sucesso (GIRÃO, 2000, p. 357).

Em 1868 segundo Girão houve outra tentativa de organizar uma Estrada de Ferro no Ceará:

Esse engenheiro mesmo, que era o dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante e demorou no Recife comissionado para observar a organização duma estrada de ferro, associou-se a John James Foster e ambos contrataram com o presidente Leão Veloso (14 de abril de 1868) a incorporação duma empresa para construir a primeira seção da estrada (Fortaleza-Pacatuba, com o ramal até Maranguape), pelo sistema trans-road, a vapor mediante a garantia de juros de 5% do capital investido, e outros favores, sem, no entanto, conseguirem a meta, pois que a lei que aprovou o contrato não recebeu a sanção presidencial do governante sucessor, coisa muito comum na incorrigível arritmia que tão lastimavelmente caracterizou até os nossos dias a administração brasileira (GIRÃO, 2000, p. 361).

A fundação da Estrada de Ferro de Baturité teve ligação direta com os primórdios dos planos de se implantar ferrovias no País, apesar das primeiras tentativas terem fracassado. Porém não é necessário que se remonte a toda história ferroviária no Brasil para que se compreenda a questão. O primeiro projeto para a fundação da Estrada de Ferro de Baturité, foi iniciado em 1870 com a assinatura do contrato que deu início à construção da primeira ferrovia da Província – A Estrada de Ferro de Baturité – que, ligando a Capital à vila do mesmo nome, ampliou as facilidades do comércio de Fortaleza na captação de produtos para o mercado externo e a distribuição dos bens importados.

Somente em julho de 1870 é que devido aos trabalhos do advogado João Brígido veio a ser assinado entre a Província e a “Companhia Cearense da Via - Férrea de Baturité” contrato para a execução de obra pública tão desejada. A resolução legislativa nº 1.332, de 11 de outubro, aprovou esse

contrato nas pessoas dos diretores da Companhia: Padre Tomaz Pompeu de Sousa Brasil (o Senador Pompeu), o Dr. Gonçalo Batista Vieira (Barão de Aquiraz), os comerciantes Joaquim da Cunha Freire, Barão de Ibiapaba e Henrique Brocklehurst¹⁸, sócio da R. Singlehurst & Cia., e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, antigo concessionário (GIRÃO, 2000, p. 361-362).

A estrada foi concluída em 1882 e a notícia da assinatura do contrato foi publicada na primeira página do Jornal *A Constituição*, na terça-feira 26 de julho de 1870. A publicação destaca e se desculpa por não ter publicado o contrato na íntegra por falta de espaço, mas que o fará no número seguinte.¹⁹

De acordo com o relatório manuscrito, elaborado por Ernesto Antônio Lassance Cunha, denominado *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité*, é possível observar a função e os fins da ferrovia.

A Estrada de Ferro de Baturité é a artéria destinada a servir o sul do Ceará, tendo por ponto inicial a capital, cidade marítima de Fortaleza, e por objectivo o Rio de S. Francisco, que por seu turno é a artéria fluvial que em futuro não muito remoto ligará o Norte ao Sul do Brazil.

Esta estrada preenche três fins diversos:

1° - Ligar o Ceará ao Sul da República por meio do Rio São Francisco.

2° - Proporcionar o maior desenvolvimento da lavoura e da indústria do Estado do Ceará até então atrofiada pela falta de meios fáceis de transporte para a condução dos productos do interior para a Capital.

3° - É também uma estrada estrategica, permita-se a expressão, para minorar os efeitos das seccas periodicas que assolam o Estado. Reportando-se ao 2° objetivo, Lassance acrescenta:

A grande produção de café e outros generos das serras de Baturité, Acarape, Pacatuba e Maranguape indicaram a necessidade urgente da construção de uma estrada de ferro que ligasse esses pontos ao litoral.²⁰

Observa-se a nítida preocupação em escoar as produções agrícolas interioranas para o litoral de Fortaleza, o que caracterizava a atividade comercial exportadora vivenciada pelos investidores privados e estrangeiros aqui no Ceará, em particular os ingleses. Dessa forma o fim principal da Estrada de Ferro de Baturité era que, com a facilidade e velocidade dos transportes, os lucros

¹⁸ Sócio da firma inglesa R. Singlehurst & Cia, cuja sucursal, com sede em Fortaleza dirigiu durante anos. Retirando-se depois para Liverpool, ficou sendo representado, perante a Companhia, pelo membro da mesma firma John Mackee.

¹⁹ Jornal *A Constituição*. Ano VIII. 26/julho/1870.

²⁰ Relatório Manuscrito de Ernesto Lassance Cunha, denominado "Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité" In FERREIRA, Benedito Genésio. A Estrada de ferro de Baturité: 1870 – 1930; Projeto História do Ceará, política, indústria e trabalho 1930 – 1964. Fortaleza, Edições UFC, Stylos Comunicações, 1989. O original do referido relatório encontra-se no setor de obras raras da Biblioteca Menezes Pimentel.

aumentariam e as perdas com o transporte lento, antes feito pela estrada carroçável de Baturité em lombo de burro, seriam minoradas.

A cidade de Fortaleza, de acordo com o referido relatório, era o ponto inicial para a comunicação com toda a Província, a cidade com abertura marítima, daí a sua importância hegemônica que a beneficiaria com a facilidade dos transportes. Era também o local estratégico através do qual se poderia minorar os efeitos da seca. A Capital receberia por fim, a materialização da estrutura da ferrovia para efetivar todas essas funções: a Estação.

Os comerciantes estrangeiros estiveram relacionados a tudo o que beneficiasse a atividade comercial de um modo geral e que favorecesse a expansão de seus negócios na Província. Portanto, envolvidos em iniciativas como a criação de bancos, portos e a própria ferrovia, a qual se figura como um símbolo dos ideais da modernidade e do progresso, no Ceará, representando o impacto causado pela transformação nos transportes passando a interligar Interior e Capital, no que se refere à velocidade, capacidade de transporte, circulação de pessoas, mercadorias e culturas as mais diversas, além da sua materialidade personificada no prédio da Estação, representando todas essas articulações suscitadas.

Em 1870, tomando como base a reportagem publicada no jornal *A Constituição*, intitulada “Caminhos de Ferro no Ceará”, na qual o autor não está identificado, podemos perceber a utilização das vantagens observadas por ele na implantação das várias ferrovias na Inglaterra, em 1859, para justificar a necessidade da instalação da estrutura ferroviária aqui no Ceará.

Como seriamente hoje se agita a questão de construir um caminho de ferro nesta província, e sendo vehemente o meu desejo de ser realisada uma empresa tão útil, venho offerecer á apreciação, dos que acceitão a Idea, as linhas seguintes, que trazem muitos esclarecimentos sobre a materia.(...) Quer sob um ponto de vista nacional, ou social, que consideremos os caminhos de ferro, elles produzem importantes melhoramentos. Elles tendem a equilibrar os valores terrenos em todo o paiz, trazendo mais perto dos pontos de consumo as fontes de abastecimento; elles ttem dado extraordinario estímulo a industria fabril; e trazendo mais intimamente unidas todas partes do paiz; a communicacao por vias-ferreas tem assim concentrado a energia do povo, e materialmente aumentado a riqueza, seus gosos e sua relações sociaes. (A CONSTITUIÇÃO, 19 abr., 1870, p. 01).

O comunicado do jornal de 1870 caracteriza-se mais como um desabafo final de todos os esforços, para enfim, instalar o transporte ferroviário no Ceará, que começa a ser efetivado com a assinatura do contrato de fundação da Estrada de

Ferro de Baturité e a construção da via férrea, que também teve a notícia publicada no jornal *A Constituição*:

Hontem no palácio da presidencia, pelas 2 horas da tarde o senador Pompeu por seu procurador Dr. Joaquim Felicio, coronel Joaquim da Cunha Freire, Dr. Gonçalo Baptista Vieira, negociante H. Brocklehurst e engenheiro José Pompeu contratam com o Exm.º Sr. Desembargador presidente da provincia a construção de uma via-ferrea, pelo systema – trans-road – , d’esta capital até o municipio de Baturité. (...) Hontem completou justamente um anno que o Sr. Desembargador Freitas Henriques assumiu as reneas d’administração d’esta provincia; e devia possuir-se de nobre desvanecimento por ter solenisado esse dia com á data do mais agigantado passo que o Ceará já deu na senda do seu progresso material. (A CONSTITUIÇÃO, 26 jul., 1870, p.01).

Tendo como referência Octavio Memoria (1923), constatamos que em 1872 foi contratado pela Companhia, o engenheiro civil José Gomes Calaça, considerado de 1ª classe²¹ e funcionário da Estrada de Ferro D. Pedro II(Estação Central do Brasil), que veio substituir o engenheiro inglês Edmund Compton, até então responsável pelo levantamento das plantas e orçamento das obras de construção.

Depois da aprovação das respectivas plantas, em 21 de outubro de 1871, pelo presidente da Província, as obras do edifício iniciaram-se a 20 de janeiro de 1872, e ao que tudo indica sob a inspeção do engenheiro José Gomes Calaça, já que este esteve a serviço até 12 de junho de 1874, data de sua exoneração. De acordo com Memoria (1923), Calaça foi auxiliado pelo engenheiro Jeronymo Luiz Ribeiro, contratado por empreitada e responsável pelos serviços de nivelamento do barranco do terreno em frente à Estação.

Aqui, estamos tratando da construção do primeiro prédio da Estação que foi inaugurado em 1873. Este era bem menor, de arquitetura simples e colonial. O segundo prédio, bem maior e que apresenta arquitetura neoclássica tem o início de suas obras em 1879.

A construção de 1873 corresponde ao empreendimento financiado pelo capital dos comerciantes que constituíram a primeira diretoria da Viação Férrea Cearense. Esses empresários professavam ideias de progresso, mas antes, estavam interessados diretamente nos lucros que viriam obter com os transportes de

²¹ Não encontramos nenhuma colocação que explicitasse o que seria um engenheiro de 1ª classe, mas que estes eram nomeados por Portaria e estas denominavam os engenheiros de 1ª e 2ª classe. Na Portaria de 10 de maio de 1879, temos a nomeação de Henrique Foglare como um engenheiro de 2ª classe.

mercadorias. A Ferrovia e a Estação, neste momento inicial, atendiam a sua função primordial de encurtar as distâncias e trazer velocidade ao transporte de mercadorias. A beleza do edifício ficaria para a construção de 1879, custeada pelo Estado.

Após se endividar por conta de vários empréstimos com o Banco do Brasil, a Estrada de Ferro de Baturité foi encampada²² pelo Governo do Estado no dia 3 de junho de 1878. Através de um acordo celebrado na Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, a empresa passou a se chamar Companhia da Via Férrea de Baturité S.A. Foi durante o período em que a empresa esteve na responsabilidade do poder público que a maioria das construções se efetivou, como as inúmeras novas seções de linhas férreas e a edificação do prédio da Estação Central.

A inauguração da Estação Central vem a público no noticiário do Jornal Cearense na quinta-feira de 10 de junho de 1880, anunciada pela direção da Estrada de Ferro de Baturité, tendo destacados seus “merecimentos artísticos”, “honrando a cidade por sua solidez e elegância”, características essas que retratam os ideais de progresso e modernidade destacados pelo trabalho como representativos do contexto histórico da época e que serão discutidos no tópico a seguir.

1.5. Tempo de Progresso, Tempo de Modernidade.

Uma estrada de ferro para o Ceará foi o sonho dourado de todos os bons patriotas, o pensamento constante dos que melhor refletiram sobre as condições desta terra rica de tantos dotes da natureza, povoada de uma raça tão intrépida e inteligente, porém a mais desprovida das vias de comunicação e transporte, artérias do comércio, condição essencialíssima da indústria e do progresso (JORNAL PEDRO II, 6 ago., 1873, p. 1).

As casas comerciais, o serviço de águas, a iluminação, o Liceu (1845), a Caixa Econômica, todas essas melhorias foram instaladas para adequar o cidadão fortalezense aos novos tempos, às novas temporalidades, aos novos gostos e

²² Com a falência da Empresa Via Férrea de Baturité em 3 de junho de 1878 foi celebrado, na Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas o contrato que passava a Empresa para o Estado, ou seja o contrato de Encampação.

costumes. As organizações comerciais, as obras públicas e o conseqüente aumento dos empregos e serviços, figuravam como práticas introduzidas num tom bem otimista na tentativa de domesticar e disciplinar a população pobre cada vez mais numerosa e integrá-la às novas atividades econômicas.

Um elemento importante na cultura da sociedade fortalezense durante o período estudado pode ser encontrado nos jornais de época e nos álbuns editados no início do século XX.²³ Essas publicações são de suma importância, pois como eram amplamente divulgadas no cenário local da época, difundiam modelos de comportamento correspondentes aos novos padrões sócio-culturais correlatos à sociedade moderna. Essas publicações abrangiam assuntos desde novas tendências de vestuário, lançamento de produtos para o mercado de consumo, anedotas e até ideias políticas e modelos moralizadores.

Sob essa análise, os jornais, os álbuns e códigos de posturas refletiam a tentativa de construção de uma identidade da cidade, que as situasse em relação às sociedades industrializadas e perante a população. A elaboração de uma imagem da sociedade segundo os ideais da elite local pode ser vislumbrada através da descrição feita por Antonio Bezerra de Menezes:

A cidade de Fortaleza, capital do Estado do Ceará, está situada, segundo o Senador Pompeu, a 3°, 42', 58" de lat. sul e 38°, 37', 3" de longitude ocidental, e segundo o Dr. José Pompeu Cavalcanti, a 3°, 43', 36" de lat. sul e 4°, 39', 11" de longitude oriental do Rio de Janeiro, numa planície a beira-mar distante mais de 6 quilômetros a oeste da ponta do Mucuripe.(...)

À exceção de pequeno defeito de alinhamento no trecho onde se acha a rua Sena Madureira, defeito de edificação dos tempos coloniais, a área média da cidade até onde tem chegado a construção alinhada pela câmara municipal contém 5 km quadrados e 985.000 metros idem em 34 ruas, que se dirigem proximamente do norte a sul, a 27 de nascente a poente, todas paralelas, bem alinhadas com 13,33m de largura cada uma, formando quadras, cuja regularidade lhes imprime certo ar de elegância e harmonia. (...)

A cidade estende-se principalmente para a parte do sul e oeste.(...)

É iluminada a gás hidrogênio carbonado desde 17 de setembro de 1867, tendo sido feita a primeira experiência no dia 7 do mesmo mês pela iluminação parcial da cidade e de alguns edifícios, entre os quais o Clube Cearense.

Foi contratada pelo presidente dr. José Bento da Cunha Figueiredo em 16 de janeiro de 1864 com Joaquim da Cunha Freire por si e por seu sócio Thomas Rich Brandt, os quais transferiam o privilégio à companhia inglesa – "Ceará Gás Company Limited", incorporada em 1860 em Londres, onde tem a sua sede. (...)

É servida interiormente pela Estrada de ferro, começada a 20 de janeiro de 1872, que a põe em comunicação com diversas cidades, vilas e povoações

²³ Os álbuns estão disponíveis na biblioteca da Academia Cearense de Letras, no centro da cidade de Fortaleza. São os álbuns de 1908, 1925 e 1931, todos editados com o financiamento das casas comerciais da época.

num percurso de 262km 396m e no exterior pela companhias inglesas Booth Steam Company Limited e Red Cross Line of Mail Steamers, que mandam diretamente cada uma dois vapores por mês ao porto de Fortaleza, a primeira desde 6 de abril de 1866, e a segunda de 12 de junho de 1869.

A sua navegação costeira é feita pelo Lloyd Brasileiro, cujos vapores fazem 8 a 9 viagens por mês ao mesmo porto, por força do contrato de 13 de outubro de 1890, que regularizou o serviço daquela companhia e anda pelas companhias Pernambucana e Maranhense, que fazem vir cada uma mensalmente dois vapores dos seus ao referido porto; a Pernambucana desde 1856 pelo contrato celebrado com o Governo autorizado pela lei n° 754 de 5 de agosto de 1856 e art. 10 da lei n°796 de 26 de setembro do mesmo ano e a Maranhense desde 1859 por força do art. 8° da lei n° 922 de 5 de dezembro do mesmo ano. (...)

Seu porto, que começou ser construído, em 10 de agosto de 1886, segundo o plano do engenheiro John Hawkshaw, pela companhia "Ceará Corporation Limited", à qual o Governo geral concedeu garantia de juros sobre o capital de 2.500 contos que foi elevado a 4.000, continua em trabalhos, e a referida companhia já fez entrega do prédio da Alfândega, feito de granito e cimento, onde funciona aquela repartição federal desde o 1° de abril de 1893. (...)

-Dois lindos prédios, pequenos mas atraentes pela forma elegante de suas construções e asseio, que servem de Escolas públicas e foram concluídos, um no bairro do Outeiro da Prainha, na administração do Coronel Luis Antonio Ferras, Governador do Estado, no ano de 1890, e o outro no Boulevard do Visconde do Rio Branco, na administração do Presidente dr. José Freire Bezerril Fontenele, no ano de 1893.

(...)

-Num prédio particular, o de n° 1 da praça dos Mártires e 2 da rua da Boa Vista (Rua Floriano Peixoto), funciona o Correio.

É um edifício espaçoso e elegante, com dois pavimentos, se prestando perfeitamente ao fim a que é destinado, e nesse sentido não tem igual nos Estados, sendo somente excedido pelo em que funciona a repartição chefe no Rio de Janeiro. (...)

-Alegre associação de rapazes de talento, que se reúnem, todas as sextas-feiras à noite, ora em casa de outro sócio para a agradável palestra sobre literatura, e, tudo que faz assunto de recreação entre aqueles que se dedicam seriamente às letras na terra cearense. (...)

-Na capital publicam-se diversos jornais, sendo diários a República, que apareceu em 9 de abril de 1892, da fusão dos diários Libertador e Estado do Ceará; Ceará, órgão dos políticos representados outrora pelo Cearense e Norte; Diário do Ceará, folha popular, criada em 12 de novembro de 1894;

- hebdomadário A Verdade, folha católica que se publica sob os auspícios de Sua Exc. O Sr. Bispo; - quinzenais o Ceará Ilustrado, revista artística, literária e científica com gravuras, que fez sua aparição a 20 de janeiro de 1894, O Pao órgão da "Padaria Espiritual", fundado em 20 de julho de 1892 e A Pena, cujo 1° número é de 15 de outubro; - trimensal a Revista do Instituto do Ceará, cuja publicação teve começo em abril de 1877 e contém trabalhos relativos ao 1° trimestre daquele ano; - irregularmente o Iracema, revista do Centro Literário, que começou a ser publicada em 2 de abril último, e a Fênix Caixerai, da associação deste nome, que chamou-se primeiramente Atleta e veio a lume em 2 de dezembro de 1891.

A indústria fabril começa a desenvolver-se à medida que aumentam os capitais e a população.

Já funcionam regularmente duas fábricas de fiação e tecidos. Uma inaugurada em princípios de novembro de 1883, à rua de Santa Isabel (Dona Isabel), pelo Dr. Antonio Pompeu de Sousa Brasil, a que se associaram os Drs. Tomás Pompeu de Sousa Brasil e Antonio Pinto Nogueira Acioli. (...)

À noite iluminaram-se todos os edifícios públicos e grande número de casas particulares. (...)

-Há na cidade um teatro de propriedade particular, situado à rua Formosa, esquina da Misericórdia, onde se levam operetas e dramas de pequeno aparato, 1 Passeio público, que ocupa a praça dos Mártires, o Parque da Liberdade e 1 Prado de corridas, à leste do Boulevard do Visconde do Rio Branco, inaugurado em 1893.

Além das fábricas já mencionadas, tem mais a capital 3 fábricas de cigarros, sendo uma filial da de S. Lourenço do Rio de Janeiro, 1 de louça, 1 de cal, 3 de licores, 5 de vinho de caju, 1 de gelo, 1 de refinação, 1 de óleo, 2 de sabão, 2 fundições a vapor, 1 de vidros, 1 de calçados, 1 de carruagens, e as oficinas seguintes: 11 carpinteiros, 8 de sapateiros, 4 de ferreiros, 13 de alfaiates, 9 de ourives, 2 de marmoristas, 2 de chapeleiros, 16 de cabeleiros, 1 de seleiro, 1 de colchoeiro, 8 de funileiros, 5 de encadernação, 1 de bauleiros, 3 de relojoeiros, 5 de tanoeiros, 9 de pedreiros, 4 de mestres-de-obras, 2 de torneiros, 3 de pintores e 8 de marceneiros.

Tem 23 médicos, 17 advogados, 5 desenhistas, 4 dentistas, 9 professores de piano, 12 despachantes, 16 guarda-livros.

Tem 6 tipografias, 2 bancos, 1 litografia, 2 drogarias, 2 hotéis, 3 restaurantes, 8 cafés, 6 hospedarias, 14 quiosques, 2 casas de jóias, 4 agências de leilões, 3 bilhares, 4 livrarias, 13 escritórios comerciais, 2 companhias de seguro de vida, ditas contra o fogo, 1 dita de seguro marítimo, 2 casas de pastos, 14 açougues, 14 padarias, 2 máquinas de imprimir algodão, 2 estabelecimentos de destilação, 6 engenhos de ferro e 2 alambiques e 9 farmácias.

Tem 179 estabelecimentos em que se vendem a grosso e a retalho fazendas, objetos de luxo, ferragens, mobília, louças e quinquilharias, 174 tavernas, 54 armazéns de depósito e 181 quitandas.

A cidade da Fortaleza, no domínio republicano, tem tomado um incremento admirável; sua edificação cresce prodigiosamente e por toda parte a vida, o movimento dão-lhe ar de grandeza e prosperidade; prosperidade essa que já em 1871 o sábio Luís Algassis reconheceu nas seguintes palavras do seu livro *Voyage au Brésil*: “Ceará n’a pás cet air morne, endormi qu’ont beaucoup de villes brésiliennes; on y sent mouvement, l’avie et la prospérité.” (MENEZES, 1992, p. 35-38, 40, 181, 186-187).

A partir de vários fragmentos do livro *Descrição da cidade de Fortaleza*, podemos destacar ideias-chave que articulam as transformações empreendidas e que delineavam a absorção do modo de vida na cidade. Percebe-se a construção de uma imagem elaborada através de ideias de progresso e exaltações românticas. Enquanto se destaca o desenvolvimento das atividades industriais e comerciais da cidade, amparadas pelos investimentos no aparelhamento da estrutura urbana, é revelada uma relação da cidade e de sua paisagem natural com os grandes “heróis” que a construíram no passado. A afirmação de novos valores sociais e culturais pode ser notada, a partir do destaque da atividade que caracteriza a sociedade moderna como a intelectualidade e a instrução. A presença de profissionais, engenheiros, médicos, advogados, a instalação de instituições de ensino, uma notável produção da imprensa, destaque para desenvolvimento industrial e

comercial, tudo isso, demonstra o processo modernizador pelo qual passava a cidade.

No que se refere a urbanização e a arquitetura, essas transformações se deram de forma notável, com o aparelhamento de infra-estrutura que garantiu os novos empreendimentos daquele período, como podemos perceber por toda a descrição de Bezerra. A estruturação do espaço urbano, assim como medidas saneadoras que refletiam a doutrina higienista, pode ser verificada através da descrição feita por Eduardo Campos do Código de Posturas de 1865.

A secção I dessas posturas de 1865 organiza um leque de providências sobre 'edificações, limpeza, alinhamento, desempachamento das ruas, praças, cais; reparos e demolições de edificações', após especificar várias normas de construção civil. São infrações: manter empanadas (tendas), que causem incômodo aos transeuntes; idem, hastes ou paus de bandeiras fincados nas calçadas; montar a cavalo sobre calçadas e passeios; conduzir carroças sem estarem identificadas pelos seus números; idem, sem seus respectivos guias; estacionar objetos volumosos nas calçadas e ruas; carregar ou rolar pedras, sacos, pipas, fardos, caixões ou outros objetos pelas calçadas e passeios; manter fogareiros nas vias públicas; entulhar de cisco os quintais; estender couros, para salgar, nas ruas, exceto na da praia; lançar água dos sobrados, ou mesmo das casas térreas, ainda que limpa, 'até as 10 horas da noite'; divertir-se com o jogo do entrudo; deixar de 'varrer a areia das frentes' das casas, iniciativa a ser cumprida até o meio da rua; a venda de laranjinha d'água, para a brincadeira do entrudo; a não demolição de muros em risco de ruir etc. (CAMPOS: 1988, p. 94).

A instalação da ferrovia da Companhia da Via Férrea de Baturité veio reforçar as funções da cidade de Fortaleza como centro polarizador das atividades comerciais e de produção da Província. E como aparato do desenvolvimento dessas atividades, os melhoramentos urbanos, que datam da segunda metade do século XIX, quando o engenheiro Adolfo Herbster foi contratado com o fim de ordenar e racionalizar o crescimento urbano, consistindo, basicamente no alinhamento e nivelamento das ruas, na elaboração de plantas da cidade, na demarcação de praças e logradouros públicos e na previsão para o traçado da expansão a partir de sua área central. Esta preocupação com a contratação do engenheiro demonstra que, a cidade estava crescendo e que esta expansão era pensada e planejada pelos governantes responsáveis, assim como por um grupo da sociedade diretamente ligado a esses interesses.

Os discursos produzidos na época deixam muito claro o desejo de progresso e de modernidade, sejam nos relatórios de presidentes de Província, nos jornais, em revistas, as falas são bastante incisivas. Assim o jornal *Cearense*, de 03

de março de 1872, trata da Estrada de Ferro e de sua relação com os melhoramentos da Cidade:

O importante melhoramento que à esta província promette a via-ferrea ora emprehendida com grande sacrificio, tem sido justamente aplaudido por todos quantos apreciam os progressos industriaes, e amam o Ceará. Um de seus filhos distinctos, o Dr. Castro Carreira, dirigiu ao senador Pompeu a carta junta, que com sua licença publicamos, porque honra, aos sentimentos generosos do autor.

Ilmo Exm. Sr. Senador Thomaz Pompeu de Sousa Brazil – A pezar de ausente bem distante da Patria, onde tive o berço, meu coração de cearense se expandio ao saber do feliz acontecimento, que teve lugar n'essa capital no dia 20 do passado.

A província do Ceará registrará mais uma vez sua historia, o nome de V. Exc., e de seus dignos companheiros da empreza como filho da intelligencia e do progresso.

A inauguração da via férrea da província, de que é V. Exc. digno presidente merece uma era notavel na sua existencia quem diz estrada de ferro diz progresso, civilização riqueza e prosperidade: quem trabalha para este resultado, é um benemerito que bem merece o respeito e a admiração dos seus considadãos. (CERARENSE, 03 mar. 1872, p. 02).

Os comerciantes e representantes da Praça de Fortaleza ou seus representantes, em grande parte, compunham o grupo de acionistas que assinaram o contrato da fundação da Companhia da Via Férrea de Baturité. Não é de causar estranheza que o relatório da Associação Comercial do Ceará de 1872, publicado em 1873, como apenso G, no relatório do Presidente de Província da 21ª legislatura da Assembléa Provincial do Ceará, do dia 20 de outubro de 1872, seja efusivo ao responder aos ofícios de 27 e 28 de maio do Comendador João Wilkens de Mattos, em consulta à Associação, com o seguinte questionamento: “qual a influência da Via Férrea de Baturité sobre a indústria e comércio da Província?”; A associação responde com a seguinte constatação:

É fora de questão que para o Ceará attingir ao grao de prosperidade que lhe assegura a actividade de seus filhos, e a fertilidade de seu solo, não pode prescindir das estradas de ferro.

As forças da província se acham desaproveitadas por falta de meios de transporte, ou por tamanha difficuldade d'este, que toda producção se aniquilla em parte ou no todo em face das despezas.

O Ceará tem uma longa costa, mais ou menos accessível às embarcações de pequeno Callado, mas os seus terrenos férteis e mais habitados ficam, no interior do paiz, à distancia do littoral, e para ahi, à falta de rios navegáveis, só há a conducção por animaes.

Poderá attenuar a difficuldade, que lutam o commercio e a lavoura, um bom systema, uma rêde de estradas de rodagem; a província não possui, pois que não merecem o nome de estradas esses maus caminhos, que o governo, com enorme despendio, há mandado fazer ou tem sido abertos pelos transeuntes e sem plano.

É para ver de quanto incremento é susceptível o commercio da província, considerar ainda assim a somma de seus productos, A via-ferrea de Baturité, primeiro ensaio do melhoramento da nossa viação, foi concebido no melhor plano que se poderia adaptar. Essa estrada vai como que cortando a província pelo seu dorso, se approximando das regiões mais férteis – as serras de Maranguape, da Pacatuba e da Baturité, que produzem café e os vastos terrenos assucareiros do soope d'essa cordilheira, muito aptos tambem para o cultivo do algodoeiro. Considerando esse melhoramento debaixo do ponto de vista da redução de preço dos transportes, veremos que muitos artigos da nossa industria vão ter agora um mercado que até hoje lhes faltava, ex-vi da excessiva despeza da conducção. (ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO CEARÁ, 1872, p. 3 e 4).

É perceptível a ideia de progresso e modernidade embutida no discurso da Associação, mas podemos também observar com clareza que o advento da estrada de ferro está diretamente relacionado àqueles que lidavam com as atividades comerciais e produtivas da Província, tornando dessa forma, imprescindível o melhoramento da velocidade dos transportes que até antes eram precários. Fica claro quem eram os interessados na melhoria dos transportes e nos caminhos que traziam e levavam os gêneros produzidos no Interior e as mercadorias importadas. O advento da ferrovia e de toda sua estrutura era de interesse direto dos negociantes, comerciantes importadores e exportadores da Capital.

Havia de forma unânime em todos os discursos pesquisados, a íntima ligação do estabelecimento da via férrea e o progresso da Província, não só nas falas da Associação, mas nos documentos oficiais, dos quais podemos citar o relatório do comendador João Wilkens Mattos, justificando à Assembléia Provincial do Ceará os motivos pelos quais esta deveria conceder a elevação da garantia de juros a 7% antes de 5%, o que seria não só vantajoso ao futuro da Província e do Brasil, mas que seria, na verdade, um meio de proteção à empresa, que até então era privada.

Prestareis um valioso serviço ao progresso material d'esta província, si concederdes a elevação da garantia de juros a 7% devendo, porem, haver a mais severa fiscalização, para que a província não venha a pagar juros de sommas mal despendidas.

Devem os que desejam ver esta província marchar à passos acelerados nas vias do progresso, empenhar-se para que as estradas de ferro sejam auxiliadas racionalmente.

O futuro d'esta bella província, como o Brazil todo, está dependendo das emprezas que teem por base principal encurtar as distancias, aproximar os centros productores dos mercados consumidores, e diminuir os sacrificios dos transportes, que actualemente absorvem uma grande parte dos valores dos productos.

A garantia de juros, sendo quase sempre nominal, torna-se apenas um meio de protecção às empresas. Não deve haver receio de semelhantes concessões; ellas serão de certo, o meio de elevar a província mais depressa à escala de prosperidade que a natureza lhe marca. (1872, p. 46)

Grande parte dos atos legislativos e resoluções, assim como os códigos de posturas da Cidade eram publicados nos jornais de circulação local. Dessa forma podemos nos utilizar do texto original do Código de Posturas de 1897, o qual deixava clara a preocupação de higienização, limpeza e aparência, não só das moradias particulares das quais seus proprietários podiam ser punidos com multa e até prisão caso não obedecessem às regras do código, mas também, o interesse com a aparência e limpeza de ruas e praças. O que o código nos permite concluir é que alguns comportamentos, inconcebíveis para uma sociedade que se pretendia moderna, eram praticados, e por isso precisavam de regulação para que não ocorressem abusos. Comportamentos tais, como: lançar nas ruas, praças e becos animais mortos, assim como o despejo de materiais fecais ou de lixo em locais que não fossem legalmente demarcados.

Devem os que desejam vêr esta provincia marchar á passos accelerados nas vias do progresso, empenhar-se para que as estradas de ferro sejam auxiliadas raccionalmente. O futuro d'esta bella provincia, como do Brazil todo está dependendo das emprezas que teem por base principal encurtar as distancias, aproximar os centros productores dos mercados consumidores, e diminuir os sacrificios dos transportes, que actualmente absorvem uma grande parte dos valores dos productos. (RELATÓRIO, 1873, p. 46).

Os discursos proferidos nos jornais e relatórios, sejam do Governo ou das associações comerciais, deixam bem claro a visão de progresso oriunda das novas práticas econômicas exercitadas no século XIX. As falas destes veículos de informação estavam impregnadas dessas ideias, o que nos deixa transparecer que os protagonistas desse período histórico acreditavam que estas transformações significavam realmente progresso e modernidade, ou mesmo, queriam que todos acreditassem na veracidade de suas afirmações.

Presumimos que, mesmo se os comerciantes da cidade de Fortaleza não acreditassem nessa prosperidade e transformação, com certeza sabiam que a via férrea e sua ideia de progresso traria benefícios comerciais e lucrativos para suas empresas, o que por si só, fundamentaria a confirmação e pregação dessa atmosfera de progresso, como demonstra o Relatório da Associação Comercial de 1872:

A via-ferrea de Baturité, primeiro ensaio de melhoramento da nossa viação, foi concebida, no melhor plano que se poderia adaptar. Essa estrada vai como que cortando a província pelo seu dorso, se aproximando das regiões mais férteis - as serras de Maranguape, da Pacatuba e de Baturité, que produzem café e os vastos terrenos assucareiros do soope d'essa cordilheira, muito aptos também ao cultivo do algodoeiro. Considerando esse melhoramento debaixo do ponto de vista da redução de preço dos transportes, veremos que muitos artigos da nossa industria vão ter agora um mercado que até hoje lhes faltava, ex-vi da excessiva despeza da condução. (RELATÓRIO DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, 1872, p. 3-4).

Seja por almejar e acreditar no progresso trazido pelos trilhos da ferrovia ou por saber que esta abriria os horizontes comerciais, os empresários, negociantes e representantes do Estado investiram diretamente na sua implantação o que, juntamente com todas as transformações fez erigir a Estação Central, vista aqui como símbolo direto de todos os ideais dessa modernidade.

O importante melhoramento que à esta província promete a via-férrea ora empreendida com grande sacrifício, tem sido justamente aplaudido por todos quantos apreciam os progressos industriaes, e amam o Ceará. (...) Permita pois, quem no meu entusiasmo pela inauguração dos trabalhos da primeira linha férrea estabelecida no Ceará daqui saude a prosperidade e o progresso da Província; e bem assim aquelles de seus filhos, que mais se distinguirão para a realização de tão util, quão importante melhoramento. (CEARENSE, 03 mar., 1872, p. 03).

O Prédio da Estação Ferroviária Central e sua estrutura é um marco de representação da modernidade dos habitantes da cidade de Fortaleza do período em estudo. Essa relação está associada à ideia de que tempo e espaço não são dissociáveis. Tempo e espaço constituem dimensões que se alternam e se sobrepõem a todo instante. Ao questionar determinada interpretação social do tempo, está sendo discutida, mesmo que não explicitamente, uma dimensão espacial com a qual certo tempo social está se relacionando.

As transformações econômicas que ocorreram no Brasil no final do século XIX foram responsáveis pela mudança da paisagem das cidades. Essas modificações materiais foram intensificadas pela impressão do ideal de novidade e progresso e dominaram tanto o imaginário popular do homem do povo, quanto dos mais eruditos ou intelectuais. Isto significa o estabelecimento de toda uma rede de relações, e esse indivíduo, antes acostumado à calmaria da pacata vida longe das transações comerciais do capitalismo moderno, vê-se agora em meio da velocidade que surge no cotidiano das cidades.

Na modernidade, o espaço é o resultado de uma produção que está diretamente relacionada a seu tempo e a seu resultado objetivo, concreto e material. O desejo de “civilização” para as autoridades brasileiras significava integrar o país ao “trem da história”, aqui entendido como adequação às novas tecnologias e transformações da era industrial. Uma das principais faces desse (di) lema consistia na modernização dos centros urbanos, ou seja, investir pesadamente contra os diversos sintomas de “atraso”. Apropriando-se dos referenciais imaginários da modernidade, principalmente os projetos e as experiências de reforma urbana na Europa do século XIX, os detentores dos poderes econômico e político brasileiros tentaram realizar intervenções urbanas em todas as cidades. Essas intervenções eram sustentadas pela construção de discursos e imagens “desejadas” em detrimento dos vestígios de um passado colonial a ser eliminado. As ferrovias, por seu turno, aceleraram os ritmos temporais e os circuitos de trocas mercantis e ampliaram as redes internacionais de negócios, e, com elas, as “maravilhas” do mundo moderno, que chegavam até aos rincões mais longínquos do Estado, “civilizando” o País.

O crescimento e renovação de Fortaleza podem ser observados através da fala que descreve o olhar de um visitante, a qual destaca o calçamento, a limpeza, a sociabilidade, vista por ele na cidade, como sinônimo de modernização urbana.

O progresso da cidade era, agora, evidente. Nessa época visitou-a o sábio Agassiz, o afamado autor de **A journey in Brazil (1865-1866)**, que pôde escrever esta impressão: 'gostei do aspecto da cidade do Ceará. Agradam-me as suas ruas largas, limpas, bem calçadas, ostentando toda a sorte de cores (...) Aos domingos e dias de festas, todas as sacadas se enchem de alegres toilettes e grupos masculinos enchem as calçadas, conversando e fumando (...) Sente-se aqui, movimento, vida e prosperidade. Fora da cidade o traçado das ruas se continua através dos campos, que belas montanhas limitam ao longe. (GIRÃO, 1979, p. 105)

De aspectos rurais e pacatos, Fortaleza transformou-se: modas, comportamentos, edificações e objetos de consumo, um conjunto de experiências singulares de choque, fantasia e (des) ilusão denominada de *Belle Époque*. Todas essas transformações podem ser notadas a partir da segunda metade do século XIX, como podemos perceber na fala de Sebastião Ponte.

As tentativas de remodelar e regular Fortaleza registraram-se, lenta e crescentemente, de 1860 em diante, partindo tanto dos poderes públicos

como particulares, mas não de forma conjugada, pois não houve um planejamento sistematizado entre governantes, burgueses e médicos para tal fim. O que os alinhava era o objetivo de civilizar a capital e a população, estando ou não aqueles setores politicamente afinados.

Sob o influxo do crescimento comercial, da concentração de capital na Cidade e da simulação de novos padrões e valores europeus, as novas elites se voltaram para a construção de novas e suntuosas edificações que evidenciavam seu poderio econômico e seu alinhamento com o senso estético do mundo moderno (PONTE, 2001, p. 27).

Com a chegada da ferrovia e a extensão dos trilhos que interligavam as regiões produtoras de algodão e café a Fortaleza, a cidade foi gradativamente ampliando seu domínio regional e centralizando as atividades comerciais tão importantes ao desenvolvimento e urbanização. Esse processo de urbanização inclui a construção do Prédio da Estação, que irremediavelmente representa os anseios da sociedade por progresso e modernidade como bem destaca o trecho do jornal *Cearense*, de 10 de junho de 1880:

A estação é um edifício de muito merecimento artístico, que faz honra a esta cidade e por sua solidez e elegância, accomodações e aceio pode ser equiparada as melhores estações das estradas de ferro do Império (CEARENSE 10 jun., 1880, p. 1).

A modernidade está, sem sombra de dúvida, relacionada com aspectos econômicos, mas faz mais referência a amplas realidades culturais. A dependência ou incorporação de valores europeus na cultura da realidade brasileira não era novidade, desde o período colonial a Europa era vista como referência nos padrões de cultura e comportamento. Como, de fato, as tendências ou "modas" intelectuais de uma época sempre procuram citar uma tradição, um passado onde certas insinuações e ensaios foram feitos até efetivar-se a explosão do inusitadamente novo. Nesse contexto podemos observar a influência direta dos ingleses no Brasil e em especial no Ceará, assim como a relação dos ingleses com o progresso:

Cabe acrescentar que a identificação entre progresso e estradas de ferro atendia aos interesses dos capitais estrangeiros na busca de investimentos rentáveis nos países atrasados. A crescente exportação de capitais, via implantação de companhias ferroviárias, encontrou terreno propício nesta associação e dela muito se serviu. O apelo à modernização no Brasil vinculava-se estreitamente a tais interesses. (CASTRO, M., 1993, p. 21)

Os investimentos diretos ou indiretos de capitais ingleses na efetivação da ferrovia e na construção da Estação Ferroviária a partir de 1873 indicam as fontes

que influenciaram a busca pela modernidade tão bem representada pela construção de seu prédio, de acordo com a arquitetura européia. “Sob o influxo do crescimento comercial, da concentração de capital na cidade e da assimilação dos novos padrões e valores burgueses europeus, as novas elites se voltaram para a construção de novas e suntuosas edificações que evidenciaram seu poderio econômico e seu alinhamento com o senso estético do mundo moderno.”²⁴ (PONTE, 2001, p. 27)

De modo singular, as ferrovias e os prédios das estações contribuíram para a utilização de novos materiais e novas técnicas que caracterizavam a ideia de modernidade. No corpo central da Estação Central pode-se observar um elemento que se mostrou fundamental na composição arquitetônica das estações em geral: o relógio, como afirma Kühl:

Em forma de torre ou inserido na fachada, a presença do relógio, elemento ao mesmo tempo funcional e simbólico, denotava a aplicação precisa e racional dos horários das ferrovias, que em muitos países foi responsável pela unificação do horário e pela criação de uma hora oficial (KÜHL 1998, p. 59).

O relógio nessa perspectiva é utilizado pelo homem e colocado a serviço de seus próprios fins, não se trata simplesmente de aferir o tempo, pois se considera que ele não existe por si só, mas nesse caso, do poder coercitivo deste tempo, que o relógio representa sobre os homens. O relógio compondo o corpo central do edifício da Estação vem ratificar a presença do moderno e da velocidade exercida por essa construção do século XIX. Como bem observa Norbert Elias:

É essa uma das fontes do poder coercitivo que o “tempo” exerce sobre o indivíduo. Este é sempre obrigado a pautar seu próprio comportamento no “tempo” instituído pelo grupo a que pertence e, quanto mais se alongam e se diferenciam as cadeias de interdependência funcional que ligam os homens entre si, mais severa torna-se a ditadura dos relógios. (ELIAS, 1998, p. 97)

Assim, longe de constituir uma coincidência, a ascensão do comércio agroexportador como novo setor dominante e a implantação do relógio no corpo central da Estação são fatos correlatos e mutuamente dependentes. Este relógio, requintado e esplendidamente instalado, para além de um marco artístico ou estético

²⁴ Afirmação feita por Sebastião Ponte ao tratar a ideia de remodelação da cidade de Fortaleza, com o título: Disciplinar a expansão urbana e aformosear a cidade.

na paisagem urbana, era o símbolo da supremacia do tempo linear e progressivo, materialização de um processo histórico determinado pela velocidade das relações comerciais e do próprio transporte que era ordenado por ele.

A partir da observação das características arquitetônicas do prédio da Estação podemos pensar a sociedade da época, as percepções dessa sociedade, o que ela almejava. A figura abaixo (Fig. 9) retrata o prédio e nela há um destaque para a data de 25 de julho de 1870. Através dos estudos sobre o prédio podemos constatar um erro, pois o primeiro prédio da estação só foi inaugurado em 1873 e não correspondia ao prédio da figura. Esta representação é da edificação inaugurada somente em 1880. Ou estamos diante de um erro gráfico que passou despercebido, ou a ilustração foi feita com o intuito de retratar como ele seria ou deveria ser num momento em que a sociedade queria transmitir uma ideia de progresso e modernidade.



FIGURA 9: Foto que representa a frente da Estação Central. Na Estação Ferroviária João Felipe, no prédio reservado a administração atualmente encontra-se um quadro com esta imagem. Fonte: site: <http://www.ofipro.com.br/preservando/estacao.htm>.

De acordo com as ideias de progresso e civilização adotadas nesse momento podemos destacar o emprego da mão-de-obra dos retirantes da seca de 1877-1879 na construção do edifício da Estação. A mão-de-obra dos retirantes da seca utilizada para a construção da Estação foi uma decisão do Imperador D. Pedro II, através do Decreto nº 6.918, de 19 de junho de 1878, artigo 17: “Nos trabalhos dessa estrada serão de preferência empregados segundo sua aptidão e natureza do serviço os habitantes da província que estiverem sofrendo os efeitos da secca, e

como taes socorridos pelo Estado”.²⁵ José Olivenor destaca os interesses da elite local no uso dessa mão-de-obra:

A política de “controle” do flagelo da seca, tanto no âmbito provincial como imperial, foi toda ela perpassada pelos interesses políticos da elite local, que objetiva apropriar-se do poder do Estado para implementar um número significativo de obras capazes de levar Fortaleza à condição de cidade moderna e civilizada. (...) o governo provincial, detendo o monopólio da distribuição dos gêneros alimentícios destinados a socorrer a população, passou a condicionar o seu fornecimento à prestação de serviços em obras públicas. Do ponto de vista provincial, eles seriam transformados no mecanismo mais eficaz de combate à ociosidade da população, de manutenção da ordem pública e privada, além de contribuírem para o progresso e desenvolvimento da província. (OLIVENOR, 2002, p. 63-64)

Em todo o texto foi ressaltado que a modernidade brasileira baseou-se nos modelos e ideais europeus de progresso. Mas não seria plenamente possível uma europeização e não podemos afirmar que somos cultura importada integralmente. O exemplo dessas abordagens pode ser tomado na reflexão sobre a centralidade da questão do tempo e da modernidade representando esse contexto histórico.

Dessa forma, se a percepção do tempo não é inata ao homem e se o tempo é resultado de toda uma experiência anterior, transmitida de geração em geração através do processo de aprendizagem, significa que tudo que produzimos em um determinado contexto histórico está, da mesma forma, carregado dos mesmos significados sociais e culturais desse processo que caracterizou a relação tempo e espaço.

A implantação das ferrovias culminou no que podemos definir como a integração dos territórios através de suas linhas de rodagem. Essa integração caracterizou-se com a construção dos edifícios ferroviários que eram as sedes da ferrovia em cada cidade por onde os trens passavam trazendo a velocidade, as novas técnicas e facilidades econômicas. São essas características que imprimem às estações o seu *status* monumentalidade, daí porque a arquitetura utilizada nesses edifícios serem importantes na construção de sua história.

²⁵ In CAMPOS, Eduardo. *Estrada de Ferro de Baturité: História e ação social*. Conferência realizada em Baturité, na sessão comemorativa dos 100 anos da Estação Ferroviária de Baturité, Fortaleza, 1982.

2. O Prédio da Estação Ferroviária Central da Estrada de Ferro de Baturité: Construção, Arquitetura, fotografia e seus significados.

2.1. As mãos que construíram o Prédio.

Antes de tratarmos diretamente do prédio da Estação é importante observarmos como se deu a sua construção, pois levando em consideração os demais discursos em relação à mão-de-obra empregada, as condições dos trabalhadores e por que eles estavam a serviço dessa obra, podemos perceber a atmosfera de interesses da Cidade nesse momento e o que de certa forma essa relação de trabalho significou para a edificação da Estação.

Entendemos que, o emprego da mão-de-obra dos flagelados que perambulavam pela Cidade, demonstra o nítido interesse das elites comerciais no poder para manter a cidade limpa e organizada, além de dar a ela novos equipamentos e novos ramais de estradas de ferro ligando-a com outros centros produtores. Todos esses aparatos correspondiam à imagem de cidade referência, centralizadora das atividades comerciais.

A construção do sistema ferroviário do Estado do Ceará, com destaque à Estação Ferroviária da cidade de Fortaleza, pode ser vista ao mesmo tempo como ápice de um processo de avanço da cidade de um modo geral, e da agricultura latifundiária em particular, mas também como o início de um novo ciclo na vida social e econômica da cidade que a partir de então se abre a uma nova forma de progresso.

Era necessário construir um monumento que representasse todo o progresso e modernidade pelo qual Fortaleza passava naquele momento, mas o símbolo de modernidade foi construído com a mão de obra indigente que fugia da seca. Esse fato é explicado por Benjamin, ao comentar sobre a sociedade francesa desse período: “nunca houve um monumento da cultura que não fosse também um monumento da barbárie” (BENJAMIN, 1994, p. 115).

Tratando do desenvolvimento das províncias no norte do Brasil, Evaldo Cabral destaca que, no que corresponde a implantação da rede ferroviária, o Norte estava bem atrasado em relação ao Sul, pelo menos em termos quantitativos.

E, entretanto, a posição das províncias do norte no desenvolvimento ferroviário teria sido ainda mais modesta, não fosse a grande seca de 1878, que compeliu o ministério Sinimbu a construir, por conta do Governo, as ferrovias de Baturité e Sobral, no Ceará (MELLO, 1984, p. 192-193).

A ferrovia de Baturité já havia iniciado sua construção desde 1873. O que aconteceu em 1878 foi o prolongamento das vias da Estrada de Ferro de Baturité. Fica claro que, a partir da seca de 1878, por conta da seca, o Governo decide investir na construção de novas seções das ferrovias, pois era necessário ocupar a população atingida pela seca, e não deixar a cidade ser invadida pela grande quantidade de pessoas que fugiam do Interior do Estado.

No início da segunda metade do século XIX a urbanização da cidade de Fortaleza tornou-se crescente, embora ainda lentamente, e a vida comercial passou a ganhar peso e volume. Nesse período, com o aumento dos preços internacionais do café, os negociantes apresentaram uma taxa bem elevada de acúmulo de capital. A arquitetura das novas edificações está intimamente ligada a este fator e é, a partir desse momento, que a aparência da cidade começa a se modificar e, paulatinamente, através das transformações nas edificações da Cidade pode-se sentir o processo de modernização e progresso característicos do século XIX.

Para compreender como era a cidade de Fortaleza nesse período, é essencial termos em mãos a obra de Antonio Bezerra, *Descrição da cidade de Fortaleza*, datada de 1895. O livro elenca vários equipamentos urbanos da Cidade no referido período, como as ruas, a iluminação, os meios de comunicação. Enfim, todos os aparatos necessários a uma cidade moderna, além da temperatura.

Podemos constatar na fala de Antonio Bezerra como seria Fortaleza nesse período:

Além destes tem ainda 3 boulevards, ruas largas de 22,22m, verdadeiros ventiladores da cidade, que a circundam pelo lado de leste, sul e oeste e concorrem de modo poderoso para sua reconhecida salubridade. Muitas dessas ruas são empedradas, e as casas, em grande parte de agradável construção, tem as frentes elevadas sobre as quais coroam elegantes cimalthas, sendo todas bizarramente pintadas de cores alegres, que atraem a simpatia dos visitantes, e modificam a intensidade da luz do sol, deliciando a vista com a doçura de variegado cambiante.

Tem 14 praças, algumas devidamente arborizadas, entre as quais distinguem-se a do Marquês do Herval, a dos Voluntários da Pátria, a do dr. Caio Prado, o Parque da Liberdade com o seu belo jardim, seu ligeiro pavilhão erguido do meio das águas, e a praça do Ferreira, em cujos ângulos campeiam mimosos bosques, lugares de recreação e de café.

A mais notável de todas é a dos Mártires, ocupada hoje pelo Passeio Público, na face setentrional da cidade e no cimo da colina, donde se descortina vista sempre agradável, sempre nova do oceano a perder-se além nas extremas do horizonte.

Cercada de grades de ferro, à sombra das grandes arvores, os caprichosos alegretes matizados de variadas flores, os grupos de palmeiras, as pequenas ruas de Mirtácias, por entre as quais sobressaem as estatuas brancas das deusas do Olimpo ao lado de vistosos pavilhões, tornam este lugar concorrido e atraente, principalmente nas noites de quinta-feiras e domingos, em que a população da capital, sem distinção de classe ou condição, vem a recrear-se na mais doce cordialidade.

Das sete às nove horas da noite ouvem os freqüentadores escolhidos trechos de boa música.

O Passeio se prolonga ainda em 2º plano no meio da colina, para o qual se desce por uma espaçosa escada no centro, e deste para o 1º na praia, ao nível do mar.

Tanto um como o outro são revestidos de árvores de sombra, de muitas flores e de grupos de diversas espécies de palmeiras. (BEZERRA, 1992, p. 36).

Tomando como referência a descrição dada pelo autor, podemos ter um melhor entendimento do progresso que a cidade de Fortaleza conheceu na segunda metade do século XIX. Também podemos observar que no campo da produção agrícola, a Província foi beneficiada pela tranquilidade e otimismo assinalados, pelo longo período de mais de trinta anos, entre 1845 e 1877, em que não se verificou propriamente secas no Ceará. Esse fato, por si só, já bastaria para justificar toda uma série de empreendimentos nascidos da possibilidade de capitalização e, por conseqüência, do surgimento de novos estratos sociais com novas aspirações.

A cidade de Fortaleza estava incluída no âmbito das cidades progressistas, modernas, pois se adiantava na obtenção de novidades que a tecnologia e o comércio ofereciam e participava das transformações socioeconômicas características dos oitocentos e seus correspondentes símbolos arquitetônicos.

Fortaleza escalava em busca de conforto urbano, influenciada pelas inovações européias. O novo aspecto da paisagem urbana da Capital se compunha de ruas pavimentadas a partir de 1857; disponibilizava em 1863, o serviço de águas pela companhia inglesa Ceará Water Works. Co Ltd.; a iluminação pública e domiciliar a gás em 1865; o assentamento dos primeiros trilhos da Estação

Ferrovária a partir de 1873, e assim, iam se somando as modificações na estrutura da Cidade.

Para disciplinar a crescente urbanização de Fortaleza, o engenheiro-arquiteto Adolfo Herbster, contratado pelo governo cearense, elaborou em 1875, a “Planta Topográfica de Fortaleza, e subúrbios”²⁶ com o objetivo de adaptar Fortaleza ao seu crescimento econômico na figuração do mercado internacional, viabilizando a circulação e o controle de mercadorias e pessoas.

Esse processo foi interrompido temporariamente de 1877 a 1879, devido à trágica seca que assolou a Província e expulsou dos sertões cerca de 100 mil retirantes. Estes migraram, em sua maioria, em direção à capital em busca de sobrevivência. Instalaram-se em barracos localizados na periferia de Fortaleza, criados pelo Governo da Província, ou ficaram desabrigados, dormindo embaixo das árvores e perambulando pelas ruas da Capital, a grande maioria estavam doentes e com fome. Quadro este descrito pelo farmacêutico Rodolpho Theóphilo: “Poucos eram os retirantes abarracados. A quase totalidade delles morava em ruins palhoças, ou vivia de todo desabrigada, à sombra dos cajueiros, nos subúrbios da Capital.” (THEOPHILO, 1997, p.7).

Até 1876, Fortaleza passava por um período de bastante prosperidade econômica e material, mas de 1877-1879, a Província experimentou uma severa seca. Diante do cenário desolador, foi necessária a adoção de medidas para que a Cidade não fosse tomada pelo grande número de retirantes que fugiam da fome e falta de água nos vários municípios da Província.

Nos jornais da época, nas falas emitidas pela Assembléia Legislativa e nos relatórios dos engenheiros chefes de obras em toda a Província, o discurso justificava a utilização da mão-de-obra dos retirantes nas diversas obras no Ceará, fossem elas estradas, açudes ou prédios públicos.

Nos limitaremos a apresentar as nossas idéias quanto ás necessidades da provincia em geral, aos seus melhoramentos materiaes, aos meios de suavisar o effeito das grandes seccas, mediante a execução de certas obras já planejadas e mais discutidas; trabalho em que entramos com tanto mais animação, quando vemos o espirito publico envolto em um labyrintho de projectos, cada qual o mais excentrico e phantastico, que, durante e após a

²⁶ Adolfo Herbster manteve o traçado urbano da cidade, acrescentou-lhe algumas avenidas, corrigindo ruas sinuosas e becos, incorporando também ao projeto três boulevards, seguindo os moldes elaborados por Haussman em Paris (PONTE, p.166)

ultima secca, invadiram a imprensa e pertubaram a opinião. (VASCONCELLOS, 1881, p. 3-4).

A cidade que possuía aproximadamente 25 mil habitantes passou a ter cerca de 130 mil pessoas durante o período da seca. Quase a metade dos retirantes morreu vitimada pela epidemia de varíola que se alastrou, devido às precárias condições higiênicas e condições subumanas em que viviam na Cidade superlotada.

Rodolpho Theóphilo também atesta as consequências desse infortúnio que desestabilizou a economia da Província e provocou problemas e modificações no cotidiano da Cidade.

Tinha Fortaleza o aspecto da sombria desolação. A tristeza e o luto estavam em todos os lares. O commercio completamente paralisado dava as ruas mais publicas a feição de uma terra abandonada. Os transeuntes que se viam eram vestidos de preto ou mendigos sahidos dos lazaretos com os sinaes recentes de bexiga confluyente que lhes esburacou a cara e deformou o nariz. (THEÓPHILO, 1997, p.23).

Com a grande “seca dos três setes” (1877, 1878, 1879), houve uma desarticulação da economia estadual com acentuada queda na produção agrícola e declínio da pecuária. Cerca de um terço da população assolada pela seca migrou para a cidade de Fortaleza ou morreu. O Governo Imperial, no sentido de minimizar os efeitos dessa calamidade e reorganizar a cidade de Fortaleza, iniciou a construção de açudes, estradas, ferrovias e alguns prédios que trariam uma estrutura para suportar a seca e, ainda, utilizar a mão-de-obra dos próprios retirantes para ocupá-los, não os deixando perambular pela cidade.

N’esta capital muitos milhares de indigentes viviam agglomerados nas ruas e praças, em varios edificios publicos, ou casas alugadas pelo Governo, por já não caberem nos abarracamentos do suburbio. Todos imploravam o pão, o vestido, um abrigo, ou passagem para fora da provincia. A população faminta semi-nua, desvairada, precipitava-se do centro para o litoral, como uma torrente, alastrando de cadaveres as estradas; porque chegara a todos a noticia de que, por falta de transporte, somente se distribuirião socorros nas cidades proximas ao mar. A agglomeração desenvolvera a peste, e a mortalidade era enorme. (BARROS, 1879, p. 39).

Antes de a seca assolar a Província, a Cidade vivia um momento em que a vida sociocultural começava a se organizar, mas a multidão de retirantes da seca se colocava como um empecilho para o seu progresso e desenvolvimento.

A seca de 1877-1879 fez descer ao índice mais rasteiro a curva ascensional da riqueza cearense, assim como a das províncias limítrofes. As forças

infernais se confiem para uma devastação sem termos, obrigando o despovoamento da terra pelo homem, pela fauna, também pela própria flora que se oculta numa hibernação paradoxal da secura, a seiva retraída para o imo, como ultimo reduto da defesa orgânica, a galhada nua, sem fruto, sem flor, sem folhas, que o vento sacudiu e o sol calcinou: 'Até as aves arribaram. Não era raro ver-se nos arredores da capital bandos de papagaios, jandaias e pombas d'as branca que, forçados pelo instinto de conservação, tinham deixado os sertões em procura das praias'.

A capital intumescia duma população adventícia enfarrapada e esquelética, afluída incessantemente de todos os cantos da Província e das vizinhas. A 7 de julho, por via marítima, chegam-lhe de Mossoró 168 retirantes. Pelas fronteiras, dir-se-ia uma invasão militar, tanta gente entrando dos sertões em Pernambuco, Paraíba, do Rio Grande do Norte.

Cedo Fortaleza converteu-se na metrópole da fome, capital dum pavoroso reino, o reino macilento do martírio coletivo duma raça em penúria. Em dezembro já estavam aí, a mais, 85.000 pessoas, que em março de 78 eram 100.000 e em setembro 114.000. a sua população normal pelo censo de 72, orçava em 21.000. Agora podia ser de 25000. (GIRÃO, 2000, p. 400-401).

A Cidade, que ao longo de 31 de anos se desenvolveu e emergiu sócio-cultural e arquitetonicamente, rapidamente se transformou. A densidade populacional extrapolou todos os limites e a organização espacial se desestruturou, surgindo assim os subúrbios.

Faziam-se necessárias algumas medidas para que a situação fosse amenizada. A elite da Capital se via diante de um impasse: de um lado, a cidade de Fortaleza que respirava ares modernos, invadida por uma enorme quantidade de pessoas fugidas da seca; e de outro lado, havia a necessidade de fazer algo para dar suporte a esses retirantes, mas não se podia abrir mão do progresso já experimentado pela Capital.

E para retirar a multidão que se aglomerava nas ruas e praças da Cidade, sem a menor estrutura e higiene, facilitando a disseminação de doenças, o Governo utilizou grande número dessa população nos trabalhos de obras como estradas, açudes e na construção da Estação Central de Fortaleza. É o que podemos observar no documento que data de abril de 1880, denominado *Synopse Histórica*, organizado pela secretaria da Estrada de Ferro de Baturité.²⁷

Entre as graves dificuldades com que teve de lutar a comissão sobresahe em primeiro lugar o estado sanitario da Província por todo o anno de 1878 até maio de 1879. O obituario da Capital attingio no anno de 1878 á espantosa cifra de 58, 756 pessoas, das quaes 25,230 forão em quasi sua totalidade victimas da variola nos mezes de Novembro e Dezembro. Uma observação feita durante essa quadra veio attestar com a maior evidencia as vantagens resultantes dos trabalhos da construcção. E vem a ser que:

²⁷ Uma cópia original do documento encontra-se no setor de obras raras da Biblioteca Menezes Pimentel.

emquanto esta perdia 10% de seus operários, o tráfego perdeu 30% no curto espaço de 60 dias. Ora, se a população da capital foram vítimas das epidemias reinantes cerca de 30%, é lícito admitir que se as 50 mil pessoas distribuídas ao longo da linha estivessem recolhidas aos abarracamentos, teriam sido dizimadas na mesma proporção, d'onde se infere que os trabalhos de construção salvaram cerca de 8 mil vidas. (MORSING, 1880, p. 06).

Nos relatórios apresentados nas sessões da Assembléia Legislativa a ideia de utilização da mão-de-obra dos retirantes também é uma constante. O relatório de 1877 intitulada, "Melhoramentos publicos, resultantes da secca" e relata:

A conveniencia de ocupar as classes laboriosas que a sêcca reduzia inactivas, despertam o pensamento fecundo de tornar productivos os gastos a fazer com a assistencia publica. Conciliava-se assim a necessidade moral do trabalho que, aproveitando tantos braços validos, distrahia-os da ociosidade, elemento creador de vícios e perversão dos sentimentos humanos. Aceita igualmente essa Idea como meio mais prolcino de realisar a manutenção dos indigentes, foram-se levantando por toda a parte officinas de trabalho, onde o povo tem encontrado os instrumentos necessarios a exercer sua actividade (RELATÓRIO, 1877, p. 22).

O relatório do engenheiro chefe da Estrada de Ferro de Baturité deixa bem claro que colocar os retirantes no trabalho da Estrada e da Estação era a salvação para que não morressem de fome e doenças.

Na construção da estrada encontrarão os desvalidos o mais seguro abrigo contra as adversidades da crise originada pela secca. Enquanto recebem sufficiente alimentação que lhes era distribuída com o mais escrupuloso cuidado e sob a mais rigorosa fiscalisação, adquirirão o habito do trabalho, convertendo os socorros recebidos em legitimo salario. A consideração de que, sem os trabalhos da construcção da estrada, dar-se-hião os mesmos senão mais amplos socorros aos indigentes ali empregados, milhares dos quaes se tornarião viciosos ou succumbirão na mizeria e ás epidemias reinantes, attesta sobejamente que esses trabalhos forão da maior importancia para o Estado, e sua realisação uma verdadeira economia. (MORSING, 1880, p.06)

Mas nem todos concordavam que a atitude do governo de tomar os indigentes como mão-de-obra, foi a melhor forma de minorar os problemas causados pela seca. A Cidade com certeza deu continuidade ao seu crescimento material através da construção de muitos edifícios públicos, inclusive o prédio da Estação que foi destaque por sua arquitetura no período. Mas, as críticas denunciavam que os trabalhadores eram maltratados, mal recebiam o que comer e por seu trabalho não recebiam remuneração nenhuma: "Que também se exalte contra o chibateamento dos infelizes indigentes, e o duro trato de escravo que lhes é

infligido desde a estação central até Canôa, limite provisório da linha.” (ECHO DO POVO, 1879, p. 02).

O ofício enviado pelo engenheiro chefe da Estação demonstra que os trabalhadores retirantes que trabalhavam na Estação estavam dias sem o que comer, alimento este que era denominado ração, curiosamente, por Amarílio Olinda de Vasconcellos, engenheiro chefe da Estação em 1879, e por isso não tinham condições de trabalho.

Comunicamos a V.S. que ha tres dias os emigrantes, serventes das obras da Estação Central a meu cargo não recebem as respectivas rações sendo no 1° dia (2ª feira) estiverão os armazens de depositos fechados; no segundo dia (3ª feira) porque não havia generos no deposito central, e hoje porque não comparecerão no dito armazém o empregado que deve verificar o pezo dos gêneros e porque o conmissario geral não pode assignar a competente guia. Vindo dizer que V. Sª que nessas condições não pode o serviço marchar regularmente nem posso responsabilizar-me pela manutenção da boa ordem. (VASCONCELLOS, 10/12/1879).

As autoridades do governo eram constantemente criticadas nos jornais do período pela falta de estrutura física e higiene dispensada aos retirantes nos abarracamentos, isso no que diz respeito aos que estavam alojados, que eram poucos, pois a grande maioria perambulava pelas ruas e praças da Cidade.

Olivenor assim explica o conflito:

Portanto, a presença de milhares de retirantes na cidade, antes de ser a expressão de uma suposta modernidade, é o retrato vivo da miséria. Feios, sujos e quase irreconhecíveis, os retirantes chocavam os olhos de uma elite cidadina. Nesse sentido, acentua-se o desejo de criar uma cidade limpa, arejada, espaçosa e habitada por pessoas sãs que não colocassem em risco o progresso material e o desenvolvimento moral da população de Fortaleza. Era preciso, pois higienizá-los e policiá-los com o intuito de torná-los mais obedientes e mais úteis ao progresso da cidade. Dessa forma, não foi sem propósito que a seca de 1877-79 constituiu-se no momento propício para trazer à luz a problematização de todas essas questões. O encaminhamento das “devidas” soluções por parte dos poderes (imperial e provincial) representava, pois, o objetivo, por parte da elite local, de assegurar um conjunto de obras indispensáveis ao processo de modernização de Fortaleza e de consolidação de seu poder. Fortaleza passava, assim, a ser o centro de um jogo de interesses políticos, no qual, regularmente, prevaleciam as preferências estratégicas da elite, que procurava determinar as mudanças no sentido de uma reeducação social e de um reordenamento físico da cidade (OLIVENOR in SOUZA, 2002, p. 50-51).

Completando a série de melhoramentos urbanos ocorridos em Fortaleza desde o início da segunda metade do século XIX, mesmo durante o período de seca 1877-79, várias construções foram iniciadas e concluídas, dando continuidade ao

projeto de modernização da cidade, assim, relacionando seca e economia, em um momento de crise em que o Estado assumia uma política de subsídios, no sentido de intensificar o processo de modernização.

Várias eram as justificativas para que o retirante atuasse como mão-de-obra nas demais obras da Província em atividades como: a construção de açudes, prédios públicos, estradas e as estações. Uma cidade como Fortaleza que se colocava em desenvolvimento, não podia ser palco de cenas desoladoras – retirantes a mendigar nas ruas, infestados de varíola e outras doenças. Era o “fio da morte” assombrando a Cidade. Nesse sentido, era necessário ocupar todos sem onerar os cofres públicos.

E, diante desse cenário, a cidade e seu crescimento não podiam parar. Dava-se continuidade ao progresso material da cidade com as demais obras empreendidas pelo Governo Imperial e Provincial e, ao mesmo tempo, retiravam-se das ruas e praças os indigentes, dando-lhes ocupação e alimentação.

Por isso Fortaleza passou, nesse momento, por um grande crescimento material. Podemos citar através da fala do Presidente da Província do Ceará, José Julio de Albuquerque Barros (1879), a construção da Estação Central, a cavalaria do Quartel de Polícia, o muro do Cemitério, a reforma do Palácio do Governo, o muro do Palácio Episcopal, reforma na Cadeia Pública, uma fonte artificial na Praça do Barão de Ibiapada, o calçamento de várias ruas da cidade e várias outras obras, o que demonstra a vasta utilização dos retirantes com o intuito de tentar limpar e organizar a cidade.

As obras que se empregam nesta capital os indigentes soccorridos pelo Estado, em falta de outras obras geraes autorizadas pelo Governo e sufficientes para darem occupação a todo o povo são as seguintes: Empredamentos. Prosegem os das estradas de Mecejana e do Soure. (...) Cemiterio – Em substituição aos lanços de cerca mandado fazer pelo meu antecessor no fundo do cemitério d’esta capital.(...) Muro e cano de esgoto da Cadeia Pública, (...) Muro do pal’cio Episcopal, (...) Palácio do Governo, (...) Quartel de Polícia, (...) Fonte artificial, (...) Azylo dos Alienados; Obras na Santa Caza de Misericórdia (BARROS, 1879, p. 60-61).

Essa estratégia de empregar a mão-de-obra das vítimas da seca se coloca aqui, de forma bem clara, como via para entendermos o jogo de interesses e a atmosfera em que foi construído o edifício da Estação Central. A seca assolava a Província, os empresários da iniciativa particular alegando prejuízos entregaram a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité S.A. ao Estado, que promoveu a

sua encampação e, ao mesmo tempo, as obras de prolongamento e construção de várias linhas, assim como a construção de novas sete estações, dentre elas a da Estação Central. Com a encampação e as novas construções, tentou-se controlar a situação caótica imposta pela seca, além de sanar as finanças na Estrada de Ferro de Baturité, que voltou a ser uma empresa lucrativa e voltou à posse da iniciativa privada em 1898.

A Cidade e seu progresso não podiam parar. Para isso tentava-se esconder a qualquer custo os emigrantes doentes e esfarrapados que sujavam a cidade, as ruas e as praças. Foram construídos prédios belos e grandiosos, para expressar através de sua arquitetura, a superação do infortúnio natural e que Fortaleza era uma cidade moderna e salubre que dispunha das mais avançadas inovações urbanas como a estação de trem, a iluminação pública, os largos boulevards, ruas pavimentadas, bem como edificações públicas necessárias ao seu bom funcionamento, como a Santa Casa de Misericórdia, a cadeia, o cemitério e que compunham um cenário que podia ser traduzido como uma cidade organizada pelo espírito de civilidade.

Assim, a primeira pedra do Prédio da Estação foi alicerçada em 1879 e toda a sua estrutura foi concluída até 09 de junho de 1880, data da inauguração do edifício, ocasião que foi comemorada e noticiada nos jornais, os quais descreviam a beleza e estilo arquitetônico utilizado, o que discutiremos a seguir nos demais tópicos.

2.2. Arquitetura Neoclássica

As estações ferroviárias são símbolos de um determinado momento histórico e como não podiam deixar de ser, sua arquitetura exprime todas as novidades, técnicas e transformações que a sociedade experimentou no final do século XIX e início do século XX.

A estação ferroviária é, provavelmente, entre as novas edificações emergentes que se encontram no cenário urbano, aquela que, mais do que outros, exprime o impulso para a inovação técnica e econômica. (ZUCCONI, 2009, p. 172-173).

É assim que Guido Zucconi descreve as estações ferroviárias no âmbito das cidades do século XIX. E, a partir dessa ideia, o autor caracteriza a estrutura desses edifícios.

A estação ferroviária (...) é composta por duas partes distintas: a plataforma para os trens e o edifício para os viajantes. O primeiro pertence ao campo da engenharia, o segundo ao da arquitetura monumental, evidenciando claramente o contraste do século XIX entre a técnica e a arte. (Id., 2009, p. 173)

Essa descrição reflete claramente o complexo da Estação Central de Fortaleza, no qual podemos verificar as duas partes distintas de que trata o autor e, além do que devemos acrescentar, ao que se refere a parte da engenharia, as estruturas que abrigavam os armazéns e as oficinas, as quais estavam diretamente relacionadas às novas técnicas desenvolvidas com a implantação da ferrovia, assunto que retomaremos mais a frente num tópico específico. Já a parte relativa à arquitetura monumental deve ser tratada aqui a partir da análise da arquitetura neoclássica, que é o estilo arquitetônico utilizado na construção da Estação Central e elemento determinante da monumentalidade do edifício.

Para compreendermos porque a arquitetura neoclássica foi utilizada na construção da Estação Central, exprimindo a ideia de grandiosidade, é necessário conhecermos um pouco do que se entende por esse tipo de arquitetura.

De acordo com Graça Proença (2005), o estilo neoclássico foi introduzido no Brasil pelo arquiteto Grandjean de Montigny autor do projeto do prédio da Academia Imperial de Belas Artes.

O neoclassicismo expressou os valores próprios de uma nova e fortalecida burguesia, que assumiu a direção da sociedade europeia após a Revolução Francesa e com o Império de Napoleão I.

Desde a Idade Média é considerada clássica a arte ou cultura dos antigos gregos e romanos e, modernamente, por extensão tudo aquilo que se relaciona com os padrões oriundos da arte greco-romana na Antiguidade.(PROENÇA, 2005).

Dentro do processo de modernização econômica e social sem precedentes no século XIX, decorrente das transformações provocadas pela Revolução Industrial, o Brasil se apropriou do estilo neoclássico que foi bastante utilizado na Europa no início do século XIX.

Desde a transferência da corte portuguesa para o Brasil podemos observar uma maior influência européia em quase todos os aspectos da sociedade brasileira. Na arquitetura, ao longo desses anos, não seria diferente. O País experimentou, a partir de meados do século XIX, um período de modernização e revolução na produção agrícola que o levou nas últimas décadas desse século à instauração de um processo que visava ao remodelamento urbano, refletindo os interesses político-econômicos das elites dirigentes que aspiravam a idéia de civilização.

A partir das afirmações de Graça Proença (2005), podemos afirmar que o estilo simples colonial revelou-se arquitetonicamente inadequado para representar o desenvolvimento de uma sociedade industrial e comercial. O estilo neoclássico concentrava a ampliação dos referenciais urbanísticos do belo, do útil, do simétrico, do racional que a nova ordem deveria expressar.

A arquitetura brasileira ganha grades de ferro, vidros nas janelas, platibandas com balaústres²⁸ de cimento, cimalhas, cornijas, profunda simetria de fisionomia oficial, frontispícios nos portais e arcos plenos. Em fim, as rudimentares fachadas coloniais portuguesas locais se revestem com nobres e elegantes características arquitetônicas classicizantes.

Na grande maioria das nossas construções urbanas o “Estilo Neoclássico” se apresenta apenas nas fachadas frontais. É o que se entende como “Neoclássico de Fachada”, pois a estrutura construtiva dessas edificações ainda é a mesma da arquitetura colonial, rudimentar tanto na concepção funcional, quanto no uso de materiais e mão de obra escrava, sem técnicos qualificados.

Muitas destas edificações já existentes sofreram apenas reformas externas para se adequar à moda da Corte, que tardiamente chegava à Colônia.

Segundo José Liberal de Castro (1980), é possível afirmar que a influência neoclássica se deu no Brasil em dois níveis diferentes: nos centros maiores do litoral, especialmente Rio de Janeiro, Belém e Recife que tinham contato direto com a Europa. Nessas províncias foi desenvolvido um nível mais complexo de arte e arquitetura e se integrou nos moldes internacionais da sua época; e no restante das províncias, caracterizada de forma mais simples, não necessariamente neoclássica, mas de feições neoclássicas.

²⁸ São elementos de ornamentação muito usados na arquitetura que têm como base uma tendência estética, no caso da Estação Central, dórico-romana.

Existia preocupação pelo aperfeiçoamento técnico, mas ocorria a dependência de materiais importados, pois ainda que se pretendesse realizar obras neoclássicas, na maioria dos exemplos, esta vinculação com a temática e linguagem do neoclássico era muito superficial. Por isso, o estilo não chegou a corresponder a um aperfeiçoamento maior da construção no Brasil, ainda que tenha provocado transformações de importância no plano formal. As inovações técnicas seriam introduzidas somente mais tarde com o ecletismo²⁹, como pode ser compreendido de acordo com Nestor Goulart.

Considerando à primeira vista que o neoclassicismo no Brasil ou era produto da quase totalidade importação – e portanto extremamente raro – ou sem profundidade (...) a análise mesmo superficial, da distribuição pelo território nacional, de edifícios que têm sido considerados como neoclássicos, demonstra que foram erigidas com essa intenção, durante o século XIX (GOULART, 2006, p. 136).

A arquitetura elaborada sob a referência neoclássica era caracterizada pela clareza construtiva e simplicidade de formas, até mesmo devido às dificuldades de se obter materiais adequados e técnicas especializadas. Apenas alguns elementos construtivos como cornijas e platibandas³⁰ eram explorados como recursos formais.

Para o neoclassicismo arte é aparência. Os arquitetos e engenheiros brasileiros almejavam um estilo ideal, que tivesse mais que a utilidade, mas que garantisse a concordância entre a beleza e simbologia da cidade moderna. A relação entre a arquitetura e a racionalidade para a composição dos estilos nas construções reflete não só a escolha do engenheiro ou arquiteto da obra, mas também um estilo que representasse a ideia de modernidade da época adequada a funcionalidade da estrutura do prédio.

Partindo das informações de Nestor Goulart (2006), constatamos que no Brasil a arquitetura neoclássica, utilizada no século XIX em grande parte dos edifícios públicos, foi também um veículo comunicador. Através de sua rigorosa disciplina, da nobreza austera e pomposa de sua aparência exterior, as construções

²⁹ Movimento arquitetônico predominante desde meados do século XIX até as primeiras décadas do século XX, que se caracterizava pelo uso e mistura de estilos estéticos históricos, a arquitetura eclética de maneira geral se caracterizou pela simetria, busca de grandiosidade, rigorosa hierarquização dos espaços internos e riqueza decorativa.

³⁰ A cornija é uma faixa horizontal que se destaca da parede, a fim de acentuar as nervuras nela empregadas, já a platibanda designa uma faixa horizontal (muro ou grade) que emoldura a parte superior de um edifício e que tem a função de esconder o telhado.

modernas deviam permitir a todos a leitura do programa civilizador juntamente com a ideia de modernização das cidades.

Podemos perceber que a arquitetura neoclássica caracterizou-se como uma expressão própria para a grande maioria das estações ferroviárias do final do século XIX, pois se buscava nos estilos arquitetônicos do passado uma linguagem que correspondesse aos novos programas e posturas da época. Os espaços das estações estavam relacionados a condições meramente funcionais, elementos como a circulação de passageiros, mercadorias, locomotivas que se destacavam como pontos centrais para a estruturação de todo o pensamento arquitetônico como a disposição, a distribuição e forma de edificações, a composição e decoração destes edifícios. Era necessário conjugar novas tecnologias nestes espaços sem abdicar de se utilizar da beleza e grandiosidade que a Estação representava. Para Mignot (1983), as estações eram “catedrais dos tempos modernos”, pois suas estruturas caracterizavam-se pelo caráter sublime de suas proporções e por sua monumentalidade.

Vários tratados³¹ sobre arquitetura foram escritos a partir de meados do século XIX, abordando questões funcionais e estéticas dos novos usos, como as estações ferroviárias influenciando diretamente nos projetos e na produção da arquitetura. Enquanto a Inglaterra liderava o avanço tecnológico e a expansão industrial do sistema ferroviário durante o século XIX, a França encabeçava a produção teórica sobre o tema.

Os estudos sobre os tipos de estações estavam baseados na análise dos edifícios construídos até o momento, nos quais a ideia de composição estava intimamente ligada às necessidades e aos critérios de economia, como sinônimo de simetria regularidade, comodidade e simplicidade, equivalente aos conceitos de solidez, salubridade e bem estar, ideias estas aplicáveis aqui no Brasil.

Dos vários tratados escritos no século XIX, podemos destacar um dos primeiros engenheiros franceses a desenvolver uma investigação tipológica que aborda a interação dos fatores distributivos e estéticos sobre as estações ferroviárias, August Perdonnet, em seu *Traité Élémentaire des Chemins de Fer*

³¹Como exemplos desses tratados podemos citar: *Les chemins de fer* de Amédée Guillemin (1869), *Traité pratique de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer* de C. Goschler (1874), *Des Chemins de fer em France ou Traité a leur construction et a leur exploitation* de Jean Lobet (1845), *Traité D'architecture: Éléments de l'architecture, types d'édifices – Esthétique, Composition et Pratique de l'architecture*, de Louis Cloquet (1898) e por último *Traité Élémentaire des Chemins de Fer*, de August Perdonnet (1856) que serviu de base para este estudo.

(1856) – Tratado elementar das estradas de ferro – que utilizaremos neste trabalho para estudo da rotunda, construção que fazia parte estrutura do Prédio da Estação Central em Fortaleza.

Até meados do século XIX, o alto custo de transporte no interior do País especialmente nas regiões produtoras de bens exportáveis, como açúcar, algodão, cacau e café, representava uma desvantagem que deveria ser superada para garantir uma posição competitiva desses produtos nos mercados externos. A estrada de ferro, como um meio de transporte mais rápido e seguro, era a forma mais eficiente encontrada para modernizar o país.

O processo de implantação de ferrovias no Brasil só seria realmente deflagrado no início da segunda metade do século XIX, a despeito da necessidade de tornar os meios de transporte mais modernos e da disponibilidade da nova tecnologia, desde a década de 1830.

Com a implantação das ferrovias no século XIX criou-se um aspecto estrutural para o pleno funcionamento das linhas. Esse aparato se materializou nas sedes destas ferrovias, ou seja, nos prédios das estações, nos quais geralmente funcionavam a administração, o embarque, o desembarque, os galpões.

Embora as estradas de ferro sejam basicamente caracterizadas como um meio de transporte, suas edificações são elementos determinantes para o andamento e desenvolvimento das mesmas, uma vez que estas dependem da operação da estação de passageiros, independente da classe a que pertençam, armazéns e depósitos para cargas, oficinas de reparo do material rodante, depósito de locomotivas e composições, bem como as diversas edificações secundárias de apoio a estas primeiras (CYRINO, 2004, p. 123).

As estações ferroviárias são reflexos de seu tempo. As edificações seguiam as tendências arquitetônicas que influenciaram as construções em determinado momento histórico, artístico e cultural e por isso dizem muito a respeito da sociedade que as construíram.

A arquitetura da cidade, composta de traçados e volumes, com suas ruas, praças e edifícios, possibilita a leitura e interpretação de fatos urbanos, únicos para cada lugar, e remete ao debate de temas como a individualidade, o desenho, a memória e a identidade do lugar e seus habitantes (ROSSI, 1995, p. 03).

Foi a partir da segunda metade do século XIX, que surgiram em Fortaleza os edifícios urbanos de função pública e estes se caracterizaram por se revestirem de funções neoclássicas.

Nesse período a capital da Província se evidenciou como ponto de centralização política e econômica. Dessa forma o acervo de obras de programas administrativos cearenses permaneceu praticamente restrito a Fortaleza. As realizações tentadas no interior do Estado foram da iniciativa municipal e por isso tiveram dimensões materiais e acabamento limitados às possibilidades locais.

Entre as construções que representam o neoclassicismo administrativo e cultural cearense, podemos arrolar na Capital, segundo Liberal de Castro (1980), os prédios da Cadeia Pública, da Assembléia Provincial e da Estação Ferroviária, além do Mercado Público, este último, obra de Silva Paulet, atualmente desaparecido e das residências particulares. Nessas obras se refletiu o gosto neoclássico imperante no País desde o começo do século e concebidas segundo risco erudito e acadêmico estilo.

As edificações neoclássicas de função pública tiveram geralmente a autoria de estrangeiros, como o Prédio da Assembléia Provincial de autoria de Adolpho Herbster e o Prédio da Estação Ferroviária do austríaco Henrique Foglare. A influência do neoclassicismo no Ceará, assim como em outros lugares, foi fruto de uma aspiração geral. O momento histórico vivido facilitava a adesão à simplificação neoclássica, consequência do próprio espírito da época, impregnada de conceitos iluministas e renascentistas.

Nos comentários de José Liberal de Castro (1980), pertinentes às obras representativas do neoclassicismo oficial cearense, encontramos ênfase nos aspectos físicos e as indicações biográficas relativas aos projetistas, o que, em se tratando de obras públicas feitas por profissionais de formação erudita, deixa dados de ampla relevância para a compreensão de muitas soluções formais propostas. Isso porque, a formação do engenheiro e a sua forma de pensar, influência a obra por ele projetada.

Os engenheiros fazem a obra porque empregam um cálculo saído das leis da natureza e suas obras nos fazem sentir harmonia. Existe então uma estética do engenheiro, pois é preciso, ao calcular, qualificar certos termos da equação, e aí é o gosto que intervém. Ora, quando se maneja o cálculo estamos num estado de espírito puro e , neste estado de espírito, o gosto segue caminhos seguros (LE CORBUSIER, 2004, p. 7).

De acordo com Liberal de Castro, a exemplo de Antonio José da Silva Paulet que, por ordem cronológica, pode ser considerado a primeira figura do neoclassicismo cearense. Sua condição de tenente-militar português, ingressado no Brasil como membro do séquito de D. João VI, nos leva a crer que Paulet tenha tido ligações profissionais com os grupos construtores responsáveis pela recuperação e ampliação de Lisboa. A reconstrução e a ampliação de Lisboa, destruída por um terremoto em 1755, marca o início oficial do emprego da nova linguagem no mundo luso-brasileiro, na arquitetura.

Paulet é responsável pelo traçado xadrez da capital cearense, de ampla influência neoclássica e autor como já mencionamos do Mercado Público, obra já desaparecida da paisagem da Cidade. O edifício da Cadeia Pública é a mais antiga obra do neoclassicismo cearense, e foi projetada pelo engenheiro militar Caetano de Gouveia, que segundo Liberal de Castro era neoclassicista convicto (CASTRO, 1980).

O outro prédio também do mesmo período é o edifício da antiga Assembléia Provincial, hoje Academia Cearense de Letras, como um exemplar refinado do neoclassicismo cearense. Foi projetado por Adolpho Herbster, o engenheiro da Província desde 1857, que deu continuidade ao traçado xadrez da cidade e ordenou o planejamento do desenvolvimento urbano da cidade de Fortaleza até 1888.

A Estação Ferroviária Central é aqui destacada, também, como uma representação do neoclassicismo cearense. Conhecida como Estação Central é uma edificação do último quartel do século XIX (1879-1880), cujo projeto e construção se remetem ao engenheiro austríaco Henrique Foglare. A Estação é, em si, um pequeno edifício térreo de composição simétrica, em que avulta um pórtico saliente³² de inspiração paladiana. A autoria da obra está ratificada na placa alusiva à inauguração do prédio.

O engenheiro Henrique Foglare era austríaco e veio ao Ceará participando de uma comissão para realizar estudos sobre as secas. Quando em 1878 foi extinta a comissão, Foglare foi absorvido pelos serviços da Estrada de Ferro. Autor, também, da Estação Ferroviária da cidade de Baturité, que curiosamente não mostra

³² Pórtico é a entrada do edifício nobre, na Arquitetura Neoclássica o pórtico se sobressaía de forma a se destacar do restante da fachada.

claras evidências do neoclassicismo. Foglare é citado várias vezes por Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, constituindo-se sua obra voltada para problemas da pequena açudagem denominada: *O prolongamento da estrada de Ferro de Baturité ao Cariry* feita em parceria com o engenheiro Amarílio de Vasconcelos.

A portaria de 10 de maio de 1879, do Ministério da Agricultura que nomeou Henrique Foglare, foi publicada no noticiário do Jornal Cearense em 01 de junho de 1879. Foglare substituiu o engenheiro Amarílio Olinda de Vasconcellos que pela mesma portaria foi nomeado Chefe de Tráfego da estrada de ferro, com quem em 1881 trabalhou no prolongamento da estrada de ferro e na construção de açudes na Província.

O fato de Foglare ser o autor dos projetos das estações de Fortaleza e Baturité e esta não apresentar os traços neoclássicos da Estação Central, nos demonstra que a Estação de Fortaleza foi planejada para ser realmente um monumento, pois não teria como, nem porque, o mesmo engenheiro desenhar no mesmo período estações tão diferentes. Portanto, a Estação Ferroviária Central possui marcos visuais significativos da Cidade, demonstrando que as elites, aqui representadas pelos comerciantes e o próprio Estado, ocupam o espaço urbano e constroem sobre ele suas aspirações, escolhendo seus símbolos, seus heróis, construindo também um passado que legitima sua presença na cidade.

2.3. O Edifício: história da construção, os traços arquitetônicos e o espaço interno.

A história e a arquitetura do edifício da Estação são as evidências mais marcantes da consolidação da cidade de Fortaleza como pólo de concentração da atividade importadora e exportadora da Província. A Estação era o ponto de convergência do transporte de mercadorias e pessoas no Ceará. O comércio agroexportador movimentado pela ferrovia passava obrigatoriamente por ela, que era a porta de entrada da Cidade. Dessa forma as tramas de sua construção e os traços de sua arquitetura, trarão consigo essa simbologia, a materialização da relação ferrovia e cidade.

A edificação dos prédios das estações ferroviárias estava diretamente relacionada à implantação das ferrovias. No Ceará, em 1870, foi fundada primeira Companhia Ferroviária, cuja assinatura do contrato entre a Província e a Companhia da Via - Férrea de Baturité para a execução da obra pública.

O contrato foi celebrado e reuniu personalidades importantes da Província, os quais em sua maioria eram empresários e comerciantes.

A 7 de Novembro subsequente, os accionistas fundadores assignaram os Estatutos para incorporar a companhia, sendo aberta a subscrição das acções para os emprezarios se dirigiam a pessoas importantes de varias localidades da Província e outras praças do Império que, igualmente subscreveram os alludidos Estatutos (Memoria – 1923 p.18).

Com a fundação da Via Férrea de Baturité, empresa que faria o transporte da produção agrícola, de mercadorias e de pessoas por toda a Província com destino a Fortaleza, inicia-se a construção da Estação Central, o aparato material para o funcionamento da ferrovia. O primeiro Prédio da Estação que foi inaugurado em 29 de novembro de 1873. Era uma construção simples em estilo colonial e que seria substituída pela atual Estação em estilo neoclássico em 1880.

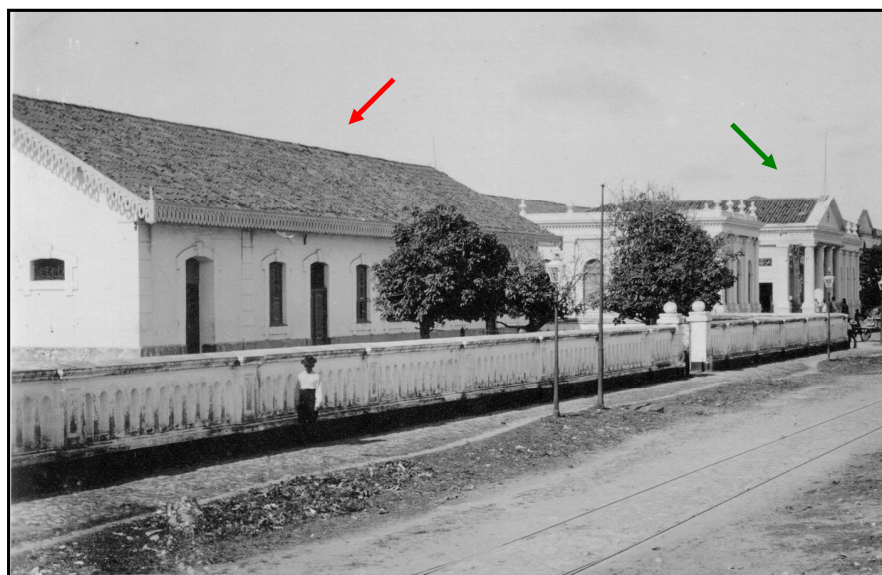


FIGURA 10: Vista diagonal da Estação Ferroviária Central, destaque a esquerda, apontado pela seta vermelha, para o primeiro prédio da Estação, em estilo colonial, indicado com a seta verde, está o segundo prédio da Estação Central, construído em 1879 e inaugurado em 1880 em estilo Neoclássico. Fonte: Arquivo Professor Assis Lima, cedida gentilmente.

De acordo com Octavio Memoria, o engenheiro responsável pelos primeiros traçados da ferrovia foi o engenheiro inglês Edmund Compton, mas a definição do terreno para a construção da estação foi indicada pelo engenheiro do Império José Gomes Calaça, que assumiu o cargo em 1872, tornando-se responsável pelo traçado do ramal da praia. A localização da Estação Central foi determinada pela diretoria da empresa Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, como destaca Memoria.

Isto posto, a diretoria, escolheu na actual Praça Castro Carreira, antigo Campo da Amélia, o local onde se acha a estação central, adquirindo com a municipalidade, mediante aforamento módico, os terrenos que necessitava, inclusive os da mencionada praça. (MEMORIA, 1923, p. 21).

O Campo³³ da Amélia era o espaço utilizado pelas tropas para fazer exercícios. Foi inaugurado em 29 de junho de 1830, em homenagem à imperatriz D. Amélia de Leuchtmeberg. Segundo Noélia Cunha, o local era um campo onde as tropas coloniais e depois imperiais treinavam as suas milícias e também onde o povo fazia o seu esporte de cavalhadas³⁴ e torneios hípicas da argolinha³⁵. (1990, p. 106). O campo podia ser visto do mar. Localizado a nordeste da Cidade, perto do morro do Moinho, possuía do lado poente o Cemitério São Casemiro e ao lado deste o pequeno cemitério dos protestantes ingleses, local onde foi edificada a Estação.

Os serviços de nivelamento do terreno para que se desse a construção do edifício foram de responsabilidade do engenheiro Jeronymo Luiz Ribeiro que acabou por abandonar os serviços, os quais foram terminados pelo engenheiro José Privat.

Do período de 29 de novembro de 1873, quando se deu a inauguração do Prédio da Primeira Estação Central, até 10 de junho de 1880, data da inauguração do segundo Prédio, encontramos uma grande lacuna nos documentos. Não existem registros de aprovação e construção desse segundo prédio. Os autores que tratam desse processo acabam confundindo os dois prédios, mas utilizando-se de informações desconstruídas desses autores³⁶ quase que contemporâneos da construção, e de informações obtidas pelos jornais da época, conseguimos tratar

³³ Uma espécie de "rossio", lugar amplo, sem edificações dentro da cidade, utilizado para uso comum da população como ponto de encontro para diferentes práticas.

³⁴ Folgado popular que consta de uma espécie de justa ou torneio.

³⁵ Jogo popular que lembra a justa medieval.

³⁶ Podemos destacar, como autor quase contemporâneo a consecução do prédio, Otávio memória que escreveu seu trabalho de monografia: Origem da Viação Férrea Cearense em 1923 e o contemporâneo, autor João Brígido, que esteve presente nas negociações de fundação da ferrovia, pois foi o primeiro advogado da empresa.

dos dois prédios separadamente. Aqui, o primeiro edifício deve ser destacado, pois o local de sua sede nos remete à localização da construção do segundo, que é destaque por sua arquitetura, isso porque este foi edificado na lateral direita do primeiro, portanto na extensão do mesmo terreno.

Na figura 11 temos a reprodução da planta do prédio de 1873, nela podemos perceber um título: Estrada de Ferro de Baturité, o que nos indica que a Estação está diretamente atrelada à estrada, à ideia de escoamento do comércio. Da estrutura física localizamos o local do primeiro prédio da Estação circulado de vermelho e de laranja o local da primeira rotunda construída em 1872, a qual observaremos mais detalhadamente longo a frente. A Estação Central de Fortaleza era tratada como Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité, para que não fosse confundida com a Estação Central da Bahia, por isso a legenda Estrada de Ferro de Baturité, pois se tratava da Estação Central desta estrada, localizada em Fortaleza.

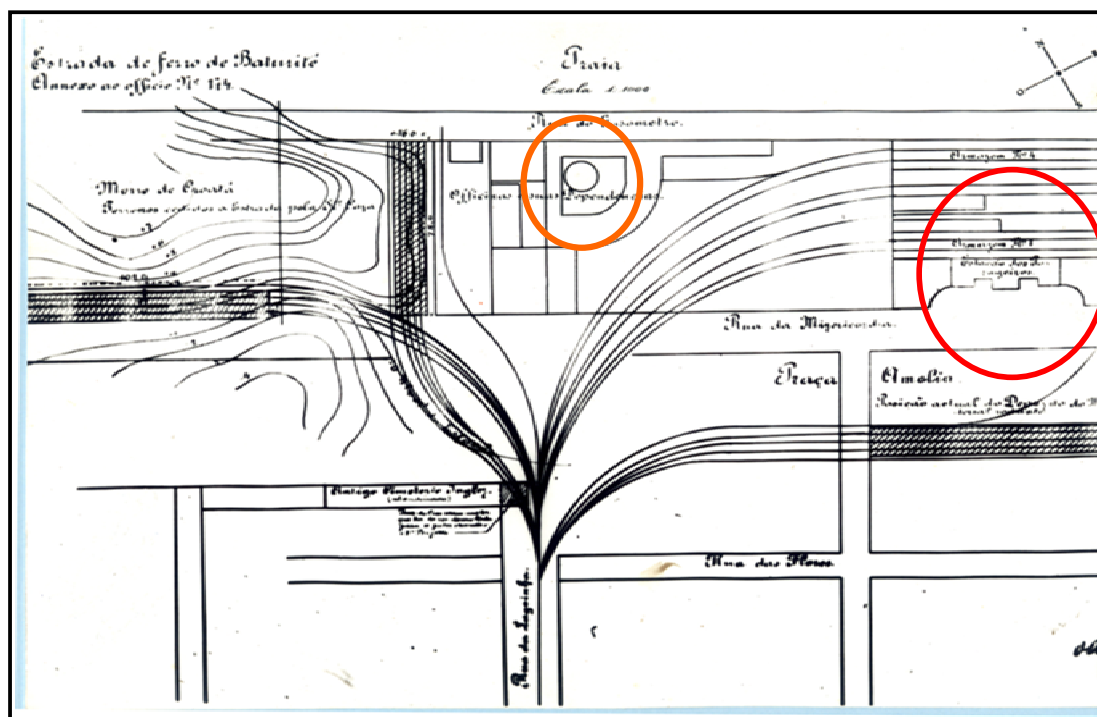


FIGURA – 11: Planta baixa da Estação de 1873. Fonte: Arquivo pessoal Professor Assis Lima, Cedido gentilmente.

As dificuldades para compor a história do Prédio da Estação Central desde seus primórdios se devem a um incêndio criminoso que destruiu a maior parte

dos documentos sobre a Companhia férrea. Do prédio não encontramos os projetos, as plantas do Engenheiro Foglare, e pouco sobre as planilhas de gastos.

A deficiência de documentos atinentes ao assumpto, nos arquivos particulares, visto como os da Baturité foram mandados criminosamente incinerar por um os representantes da «The South American Railway Construction Company Limited» foi um dos óbices com que tivemos de arcar na consecução do nosso desideratum³⁷. (MEMÓRIA, 1823, sem página).

Tecer a história de um prédio sem estar de posse das informações oficiais de sua construção, no que se refere ao edifício de 1880, como as plantas do edifício, o projeto, as planilhas de gasto e custos, os desenhos originais, é uma tarefa um tanto quanto complicada, mas a sociedade sempre deixa rastros do que edifica. Dessa forma, conseguimos montar um grande e desorganizado quebra cabeças de informações e delineamos a representação da história do prédio da Estação Central.

De acordo com as informações de Octavio Memoria e a observação das datas, o planejamento da construção do segundo edifício da Estação Ferroviária aconteceu no período em que a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité foi encampada pelo Governo do Império, ou seja, a partir de junho de 1878 a 30 de abril de 1898.

A previsão para a construção da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité, na cidade de Fortaleza, consta na Portaria do então Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, José Lins Cansanção de Sinimbu de 3 de junho de 1878, de acordo com o capítulo II, da Execução das obras.

Art. 15 – Na construção do leito da estrada serão observadas as condições técnicas adaptadas nas estradas de ferro do Estado; ficando expresso e muito recommendado que a construção das obras de arte, estações e mais edificios presidirá a maior economia e simplicidade, sem prejuizo da precisa solidez (MEMORIA, 1923, p.51).

Podemos determinar esse período como o do início das obras do Prédio da Estação observando que, em 1877, segundo João Nogueira, teve início a demolição do cemitério São Casemiro e em 1878 este já não mais existia.

Daí por diante jazeu em completo abandono, até que em 1877 se resolveu a sua demolição (...). Em 1878 já estava quase tudo em ruínas: túmulos desmoronados, catacumbas abertas deixando ver seu horripilante conteúdo,

³⁷ A explicação dada por Otavio Memória dá-se no que seria o prefácio de sua obra, intitulada 'ao leitor' sem numeração de página.

ossos dispersos pelo chão, onde animais pastavam tranquilamente. (NOGUEIRA, 1981, p. 74-75)

Fica notório que o prédio da Estação teve sua obra iniciada após a demolição do cemitério, pois que ela ocupa hoje o mesmo espaço ocupado pelo cemitério São Casemiro até 1878, o que fica claro que o Governo Imperial já tinha encampado a Companhia Férrea.

A Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité enfrentou muitas dificuldades financeiras desde a sua fundação até ser encampada, de acordo com o Decreto n° 6.919, de 1° de junho de 1878, momento em que se inicia a construção de várias obras de ampliação dos ramais da ferrovia e também do período, que utilizou como já observamos a mão-de-obra dos flagelos da seca.

A construção do Prédio da Estação se deu na lateral direita do antigo prédio da Estação Central, portanto a mesma localização, no denominado Campo d'Amélia, onde ficava o cemitério São Casimiro. Os abrigos de apoio à construção, como podemos verificar no ofício expedido por Carlos Alberto Morsing, de 7 de fevereiro de 1879, eram armados aproveitando os sacos dos “socorros públicos”.

Constando-me que existe grande quantidade de saccos vasis nos diferentes depósitos dos socorros publicos, rogo a V.E. que expeça suas ordens no sentido de serem fornecidas ás obras novas do trafego 200 desses saccos para o fim de serem armados alguns toldos provisorios na estação central proximamente as respectivas officinas. (MORSING, 7/02/1879).

Em 1872 podemos perceber a preocupação de embelezamento da cidade, a presença do prédio da Estação ligado diretamente à ferrovia e todas as ideias de progresso embutidas nela, trazendo modificações à cidade e, principalmente no seu entorno, é o que deixa bem claro a matéria publicada no jornal Cearense de 29 de fevereiro de 1872.

Praça da Amélia – S.Exc, o Sr. Commendador Wilkens de Mattos projecta mandar regularizar a Praça da Amélia, onde actualmente se prepara a estação central da viaférrea de Baturité, aterrando-a e fazendo correr o calçamento, assim nas quatro faces da praça, como do lado do mar, em prolongação do que corre ao norte da cadeia em rumo ao morro do Crautá. Esta obra é de reconhecida vantagem para o embelezamento da cidade, e deve incitar os edificadores, que em poucos anos converterão aquelle campo em uma praça magnífica. O que converia era fazer o plantio de árvores, logo ao começar as obras, assim na praça como ao longe nos edifícios do hospital da caridade, cadeia e estação central, com vistas para o mar. Ali converia sobretudo o plantio de palmeiras imperiaes. (Jornal Cearense, 29 fev., 1872, p. 2).

Ainda sobre a escolha da localização do prédio, a Planta de Fortaleza de 1865, de Adolpho Herbster, já fazia sua previsão demarcando o local com a referência “largo da manobra”, que já observamos no primeiro capítulo, encontramos também a explicação para essa escolha.

Nas grandes cidades a necessidade de espaço explica a demolição de muita coisa velha. Na Fortaleza daquele tempo nem esta razão se podia apresentar; não se podia dizer que o cemitério devia desaparecer para ceder lugar às construções da Estrada. Esta dispunha de locais muito melhores que o atual, onde pudesse se estabelecer. (NOGUEIRA, 1981, p. 75-76).

Certo é que, a tão desejada e esperada via férrea foi implantada, e no ano de 1871, teve início a construção de seu primeiro prédio da Estação por decisão tomada pelo governo no ano anterior. Também em 1871 chega a primeira locomotiva da estrada de ferro – a Fortaleza – que dá suas primeiras voltas para a população da cidade em 03 de agosto de 1873 e, meses depois, em 29 de novembro de 1873, a inauguração do primeiro prédio, que se figurava como uma simples construção em estilo colonial. Sete anos depois é inaugurado o segundo prédio da estação de passageiros, cuja localização encontra-se à direita do primeiro. Também foram inaugurados nesse mesmo momento os edifícios das oficinas novas, dois armazéns, um galpão de material rodante e a casa de locomoção, de acordo com o noticiário do jornal Cearense de 10 de junho de 1880.

Considerando Noélia Cunha, no ano de 1882 a parte sul do Campo da Amélia passa a se chamar oficialmente de Praça Senador Carreira, mas em razão de se situar à margem da linha férrea recebeu o nome de Praça da Via Férrea em 1890, por resolução do Conselho da Intendência Municipal. Mas, seis meses depois, a praça volta a ser denominada Senador Carreira, e em 1932, Praça Senador Castro Carreira, por lei, na gestão do prefeito Raimundo Girão. (CUNHA, 1990, p. 106). Mas a praça sempre foi e ainda é popularmente conhecida como Praça da Estação, o que se deve à construção da Estação Central em 1873 e em 1880.

A inteligente direcção do distincto engenheiro Dr. Amarilio Olinda de Vasconcellos, e do notável engenheiro da locomoção Dr. Henrique Foglare, encarregado da execução das obras de trafego e da montagem das machinas, deve-se a perfeição com que foram realizados estes importantes melhoramentos. Os edificios construidos são:

Estação de passageiros.

Officinas novas.

Dois armazéns.

Um galpão para material rodante.

Casa de locomoção. (CEARENSE, 10 jun., 1880, p. 1).

Também podemos verificar a preocupação com o aspecto estético da região onde estava localizada a estação com o Ofício nº 243, de 17 de novembro de 1879, direcionado ao Presidente de Província José Júlio de Albuquerque Barros, por Carlos Alberto Morsing, diretor da Estação:

Informando sobre o objeto do incluso officio, cumpre-me declarar a V. E.^a que entendendo Sr gerente da companhia de gaz com o engenheiro encarregado das obras raras dessa estrada, este procurando naturalmente corresponder ao sentimento esthetico da capital desta Província sugerio a coveniencia de colocar-se em frente ao vestibulo da nossa estação quatro combustores especiais em lugar de combustores comuns (MORSING, 17 nov., 1789).

Ainda com referência à iluminação do entorno da Estação podemos citar um ofício de 18 de novembro de 1879 que solicita a devida iluminação indispensável ao local.

Em adiantamento ao officio desta diretoria sob nº 238, de 31 de outubro último, cumpre-me ainda pedir a V.E.^a se digne de ordenar também a colocação dos combustores necessários a iluminação indispensável no prolongamento da rua do gazomentro e no lado poente das praças da Estação e Amélia (MORSING, 18 nov., 1789).

Diferente da grande maioria das estações ferroviárias do País e do mundo, a Estação Ferroviária Central não se compunha de uma estrutura metálica. Essa característica pode ser explicada pelo fato de que os interesses relacionados à construção da Estação, como afirmamos várias vezes, eram comerciais e não industriais como nos outros lugares. Aqui o ferro era utilizado nas linhas dos trilhos da ferrovia e como solução para ampliar os vãos, que se tornavam maiores quando a estrutura de madeira, menos resistente, era substituída pela estrutura dos trilhos, mas não podemos falar numa arquitetura de ferro, assim como podemos perceber no comentário de Walter Benjamin.

Com o ferro aparece, pela primeira vez na história da arquitetura, um material artificial. A isto subjaz uma evolução cujo ritmo se acelera no decorrer do século. Isto recebe o decisivo impulso quando fica claro que a locomotiva, com a qual se faziam experiências desde o final dos anos 20, só era utilizável sobre trilhos de ferro. O trilho se torna a primeira peça montável de ferro, sendo o precursor da viga de sustentação (BENJAMIN, 1985, p.32).

O uso do ferro na Estação estava relacionado propriamente a estrutura da ferrovia e seus trilhos, como se pode observar no pavilhão interno, na figura 12, foto de 1888, que retrata a rotunda³⁸ do prédio.

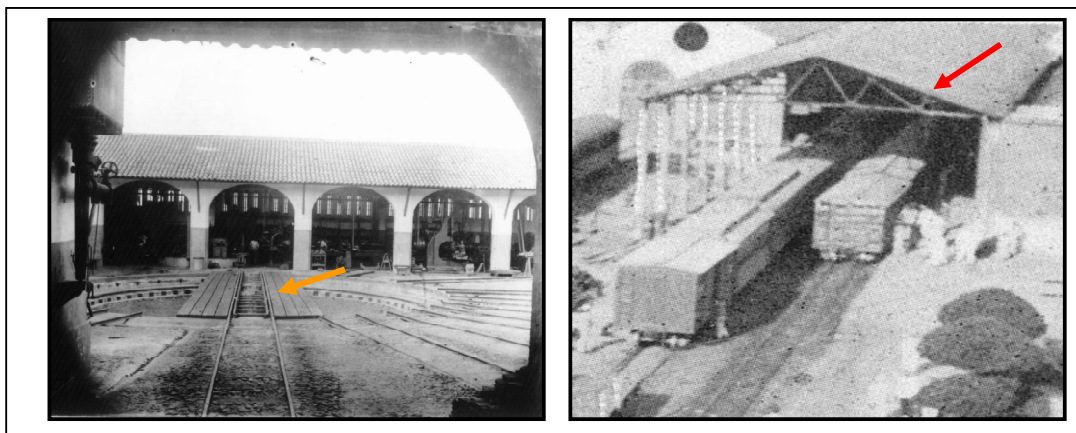


FIGURA – 12: A esquerda vista de parte central da estrutura da rotunda da Estação Central, com a seta apontando para o girador e a direita vista da entrada do galpão de embarque e desembarque com seta vermelha apontando para a tesoura de 15 metros feita de trilho de ferro belga. Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

No que se refere à arquitetura da Estação Ferroviária Central, não podemos enquadrá-la na vertente racionalista da arquitetura do ferro, difundida e empregada em larga escala na construção das estações em quase todo o país. A arquitetura do ferro segundo Silva (1988) era o estilo mais utilizado nas construções das estações, pois aliava a praticidade e utilidade às edificações que eram a representação do desenvolvimento industrial e tecnológico do século XIX.

O Ceará foi um caso particular, o desenvolvimento aqui não esteve relacionado à indústria, como em outras províncias do Brasil, mas ao comércio agrário exportador. Teremos o emprego do ferro nas edificações, e particularmente, na Estação Central, mas não nas mesmas proporções que as cidades industrializadas do País.

O noticiário do jornal Cearense, de 10 de junho de 1880, ao tratar da inauguração do edifício, descreve as edificações que compunham o prédio. Além das tesouras ou cobertas de 15 metros de vão que eram de ferro, o texto destaca

³⁸ A casa de máquinas da estação.

que atrás das colunas da parte central existem três arcadas que davam entrada para o vestíbulo³⁹, estas eram fixadas por grades de ferro e, de acordo com o texto, ricamente ornamentadas. Por mais que o Ceará não se enquadrasse na rota das províncias de capitais industrializadas, o desenvolvimento do comércio para exportação exigia a implantação de estradas de ferro e sua velocidade, e com estas o emprego de materiais mais resistentes e práticos como o ferro. A partir das possibilidades arquitetônicas que esse material apresentava, os vãos poderiam ficar maiores e com menos pontos de apoio, o que antes não era possível com as tesouras de madeira. Com os vãos maiores e com menos pontos de apoio como com as tesouras de 15 metros inauguradas na estação em 1880, a circulação não só de passageiros, mas principalmente de mercadorias foi facilitada.

A construção dos edifícios principais das estações ferroviárias seguia um projeto de orientação básica para sobrepor, o menos possível a circulação de embarque, de desembarque, de mercadorias, de funcionários e bagagens. Essa distribuição interna orientava-se de acordo com a ordem das operações a serem efetuadas pelo viajante, como a entrada pelo vestíbulo, a compra da passagem e entrega de bagagens, a permanência na sala de espera e o embarque nas plataformas. Os serviços gerais da estação, preferencialmente, eram localizados separadamente das áreas de passageiros (KÜHL, 1998; PERDONNET, 1856).

A disposição dos serviços na Estação Central se orientava dessa forma, basta observarmos a descrição da estação de passageiros do noticiário do jornal Cearense de 10 de junho de 1880 e a planta da Estação.

Estação de passageiros. A sala da diretoria, com uma sala de espera – escriptorio com archivo para o pessoal administrativo – contadoria – almoxarifado – telegrapho – agencia – vestíbulo – sala de espera de 2ª classe – idem de 1ª – uma sala para senhoras com respectivo toilet – botequim. (...) O edificio consta de uma parte central e duas alas reunidas por corredores. Atraz das columnas tem três arcadas que dão entrada para o vestíbulo, que são fixados por grades de ferro ricamente ornamentadas. Em uma face do vestíbulo opposto achasse a agencia e as duas bilheterias para a 1ª e 2ª classe. Duas portas lateraes dão entrada para um dos corredores, uma para sala de espera, outra para as diversas repartições da directoria. Esses corredores são cada um formado de 5 arcadas sobre columnas quadrados, ornamentadas sobre uma parede de parapeito que divide os corredores em duas partes, uma das quês é coberta e outra descoberta. A essas cinco arcadas correspondem cinco portas que dão para os diversos compartimentos que ficão mencionados. (CEARENSE, 10 jun., 1880, p. 1).

³⁹ A porta principal do prédio, o espaço entre a rua e a entrada principal do edifício.

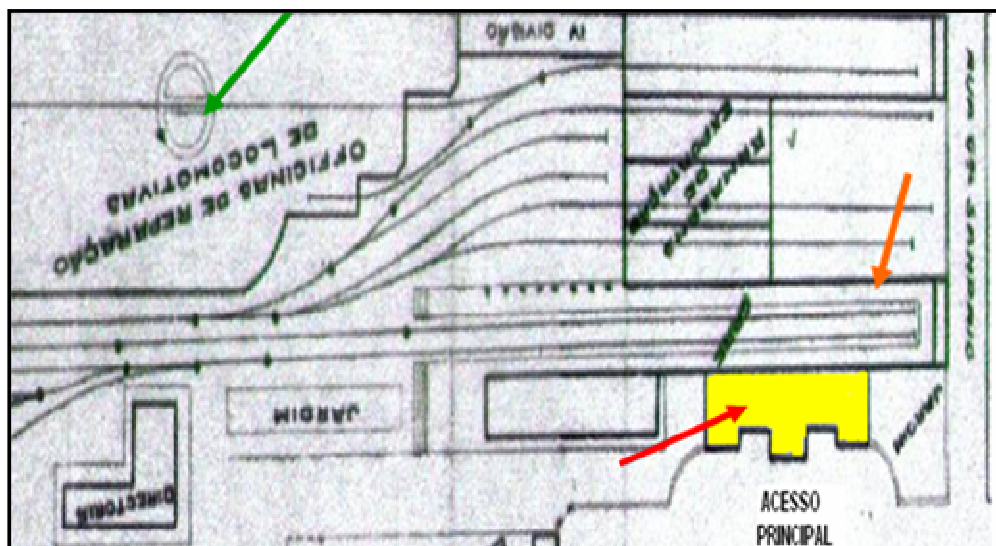


FIGURA – 13: Planta da Estação Central do início do século XX, a área apontada pela seta vermelha e colorida de amarelo corresponde a parte central do prédio, o vestíbulo; a seta laranja indica a gare, ou seja, a plataforma de embarque e desembarque e a verde indica a oficina de locomotivas (rotunda). Fonte: foto constante do arquivo do professor Assis Lima.

A Estação Central era de primeira classe, e se classificava de acordo com as observações de Perdonnet, como estação terminal ou de extremidade, já que concentrava como pólo centralizador de todas as atividades de transporte da Província. As estações terminais também eram divididas em classes de acordo com o tamanho e importância da localidade.

Quanto à disposição do edifício, em relação ao serviço de embarque e desembarque, a Estação Central apresentava a disposição lateral, de forma que a localização dos serviços de passageiros concentrava-se em um único edifício, o embarque acontecia na parte central do prédio e o desembarque nas laterais do mesmo edifício. A Estação Central dispunha de seu edifício principal paralelamente às vias, o que lhe rendia a vantagem de reduzir consideravelmente o percurso dos passageiros no movimento de embarque, desembarque e os de despacho de bagagens e mercadorias, pois a composição do trem se detinha em frente à sala de espera e aos depósitos.

Além do edifício para passageiros e a administração, o transporte ferroviário exigia um complexo de edificações para seu pleno funcionamento, tais

como depósitos, armazéns e oficinas, esses aparatos foram também inaugurados conjuntamente com o prédio da Estação em 1880.

Os depósitos e armazéns eram grandes compartimentos para guardar os diversos materiais das máquinas e de sua manutenção, portanto a arquitetura era simples pela particularidade e funcionalidade da utilização desses galpões. Os depósitos das locomotivas destacaram-se por terem uma composição arquitetônica diferenciada dos depósitos para vagões. Estes consistiam em simples hangares, que tinham pequenas oficinas para simples reparos. Já o depósito para locomotivas era denominado rotunda, que na Estação Central, na construção de 1879, possuía 9 cavas, sendo 7 para locomotivas.

Essa composição arquitetônica nos chama atenção, dela temos uma fotografia que data de 1888, mas que foi construída em 1873. Objeto de discussão do autor francês August Perdonnet (1856), o qual caracterizou a rotunda como um depósito de locomotivas bastante difundido no século XIX. Esses edifícios permitiam uma racionalização do espaço do depósito, pois que, a partir da disposição de cada locomotiva, ao girar a placa de manobra, todas as linhas convergiam ao centro facilitando assim, a retirada das locomotivas para a linha de saída. Nas figuras a seguir podemos visualizar a estrutura da rotunda descrita por Perdonnet, que retrata a mesma estrutura da rotunda da Estação Central, a qual apenas difere pela cobertura do centro da edificação, que a rotunda da Estação Central não possuía como também podemos observar, na figura a seguir.

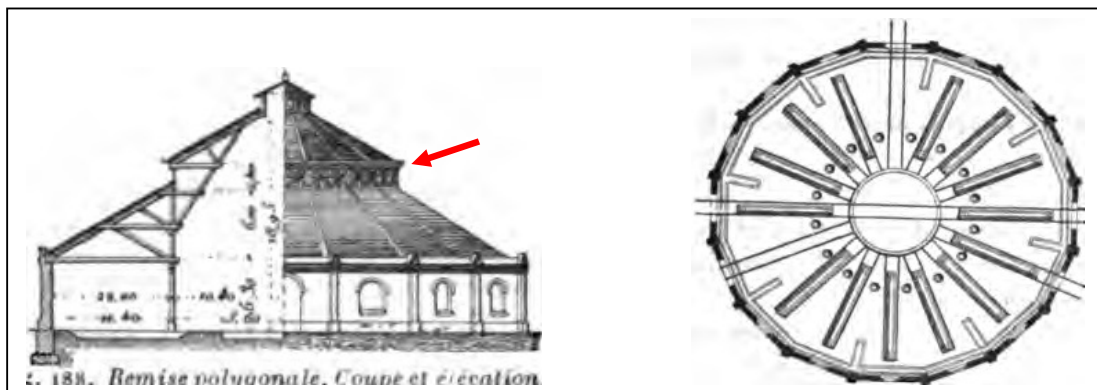


FIGURA – 14: Rotunda poligonal. A seta vermelha indica a projeção do telhado central, que não existia no telhado da Estação Central de Fortaleza. Fonte: PERDONNET (1856).

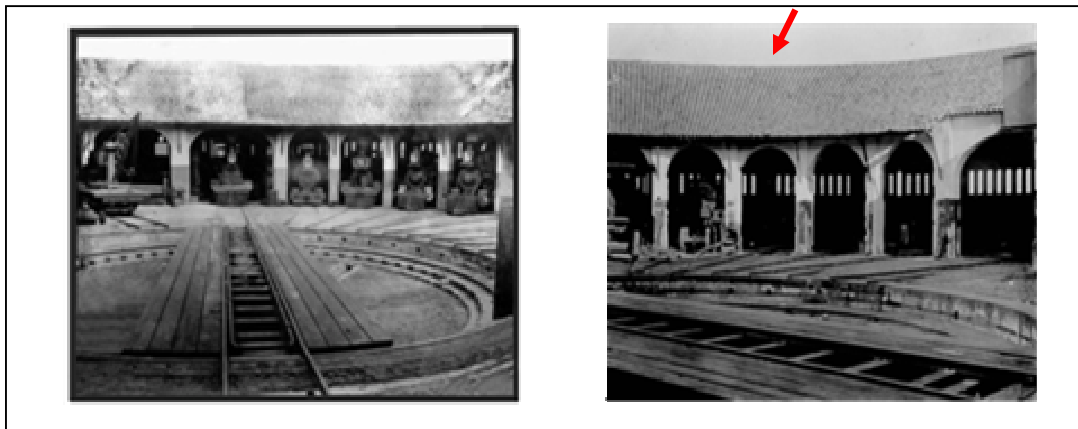


FIGURA – 15: Rotunda de 1873, fotos de 1888, sem a cobertura de telha no centro da estrutura. A seta vermelha indica o fim do telhado, mostrando que a rotunda da Estação Central não tinha a cobertura de telhado como na FIGURA de Perdonnet. Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

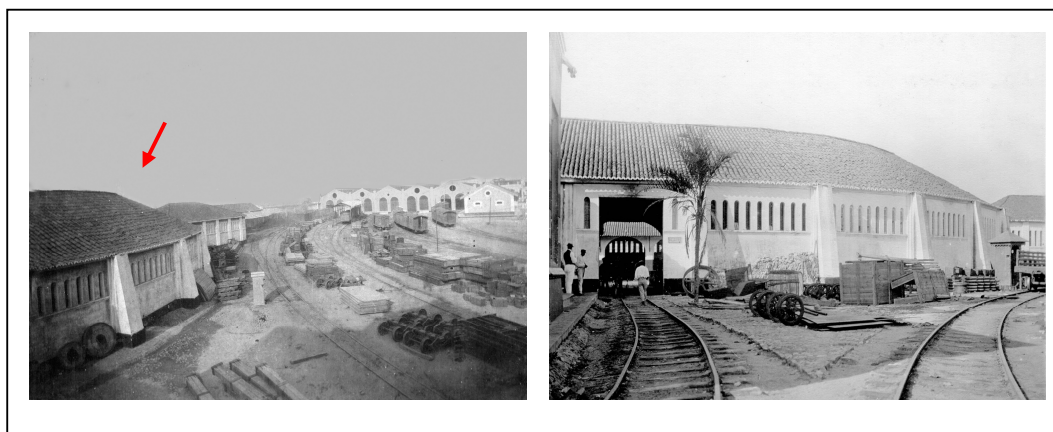


FIGURA – 16: A esquerda vista do alto da lateral rotunda, parte externa, apontada com a seta e a direita, vista da entrada da rotunda, onde se observa a bifurcação de trilhos que se dirige aos armazéns. Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

De acordo com Perdonnet (1856), os depósitos poligonais, ou seja, as rotundas, na maioria dos casos eram totalmente cobertas e dispunham de uma lanterna no centro da cobertura. A estrutura era totalmente coberta por conta das chuvas que atrapalhava os trabalhos e causava vários danos às máquinas.

O primeiro depósito poligonal inteiramente coberto localizava-se no caminho esquerdo da estrada ferro de Versalhes a Paris. Desde então todos os novos depósitos poligonais foram cobertos. As dificuldades que os trabalhadores encontravam durante o inverno e os danos causados às

máquinas levaram a abandonar inteiramente os depósitos descobertos (PERDONNET, 1856, p.38-39).

A rotunda da Estação Central, construída em 1873, não era totalmente coberta, pois no Ceará existiam longos períodos de estiagem e o aproveitamento da luz do sol era muito importante para um melhor desempenho dos trabalhos nos depósitos das locomotivas.

Em 1880, de acordo com a fala do Presidente da Província José Júlio de Albuquerque, para a sessão da Assembléia Provincial, a Estação Central foi quase reconstruída e recebeu novas edificações. Observamos no texto as edificações que faziam parte do complexo da Estação em 1880, estas só foram modificadas em 1917.

A 9 do foi inaugurada e aberta ao público a nova estação central, um dos melhores edifícios d'esta Capital, começando a funcionar no mesmo dia a nova officina da estrada. A estação construída com muita solidez e elegância oferece as precisas accomodações e pode ser considerada igual às melhores estações centraes das nossas estradas de ferro. A officina está perfeitamente montada e satisfaz as necessidades do serviço (...). construíram-se dois armazéns para deposito de ferramentas e generos e 1 olaria; abriram-se 9 cacimbas; transportaram-se 684m³ para as obras d'arte e estenderam-se 28 kilometros de fio telegraphico. Com a estação central quasi reconstruída pela Commissão, conta o prolongamento 6 estações edificadas nas melhores condições de segurança, elegância e accomodação, medindo o compartimento total de 1421m e ocupando uma extençãi de 12:810, 40m², Officinas 2; Casa para o encarregado da locomoção 1; Gyraadores 3; Casas para Engenheiros de conservação 3; Casas para Agentes de estações 3; Depósitos de lenha 5; Cobertas para locomotivas 1; Latrinas 2; Armazens 2; Depósito de material rodante1; Cacimbas permanentes 5; Caixas d'agua 8. (BARROS, 1880, p. 44-45).

As oficinas também eram edificações de relevância que compunham as estações. Segundo Perdonnet (1856), mesmo nas linhas de grande movimento, existia apenas uma única oficina de grandes reparos. Na Estação Central existiam duas oficinas: uma que foi construída em 1880, que de acordo com o jornal *Cearense*, "O edifício das officinas tem vastas proporções e acham-se montadas excellentes machinas que funcionavam com a desejável regularidade" (CEARENSE, 10 jun., 1880), e a outra que ao que as informações indicam era a antiga oficina construída em 1873, que ficou para pequenos reparos. A oficina de 1880, possuía "uma rotunda para 7 locomotivas e 9 cavas, um depósito para materiaes, um dito para lenha, um escriptorio da locomoção, dois reservatórios para água, quatro forjas"

(CEARENSE, 10 jun., 1880), o que nos demonstra que ela abrigava inúmeros serviços de manutenção, reparo e preparo das locomotivas.

O pátio ferroviário também era composto por outras edificações como as caixas d'água, armazéns e depósitos e outros menos comuns como vimos acima. Os armazéns eram dois, segundo consta o quantitativo da fala do Presidente da Província José Júlio de Albuquerque em 1880, que também destaca que o um armazém foi concluído com 162m² e o outro com 1248m² de superfície com linha dupla para os carros e 384m² de plataformas para a carga e descarga, com uma saída para a Rua General Sampaio na lateral do edifício da Cadeia Pública. Era uma construção com ornamentação simplificada, afirmando seu aspecto utilitário, que possuía aberturas para a escoação de mercadorias e eram compostos, cada um, por um único pavimento.

A Estação Central possuía um depósito de material rodante, de construção simples, com a função de guardar objetos, ferramentas e materiais para a manutenção das máquinas, locomotivas e vagões. A partir das informações do jornal *Cearense* podemos ter esta percepção: “No depósito existe grande quantidade de ferro, cobre, antimônio, tintas diversas, vernises e sobressalentes das locomotivas” (CEARENSE, 10 jun., 1880, p. 1).

Sobre essas estruturas o relatório apresentado à Assembléia Legislativa pelo Presidente da Província Senador Pedro Carneiro Leão, de 1881, afirma que:

A officina funciona hoje em um vasto edifício que satisfaz plenamente às actuais necessidades do serviço; entretanto o armazém de deposito dos materiaes sobressalentes, e o depósito de material rodante não dispõe das dimensões precisas para proporcionar abrigo seguro e commodo ao material existente, sendo de gande utilidade o augmento do primeiro e a construção de um outro depósito: que se realizará logo que o permittam os recursos da estrada (VELLOSO, 1881, p. 73).

As caixas d'água constituíam-se, importantes elementos entre as construções ferroviárias, principalmente neste momento, pois as locomotivas que rodavam na estação eram locomotivas à vapor e precisavam sempre estar abastecidas com água. Os documentos não nos deixaram pistas dos materiais utilizados para a construção dessas caixas d'água que eram 8 no total. Apesar de os relatórios da companhia fornecerem diversas informações sobre o que se estava fazendo na ferrovia, não há menção alguma sobre como eram construídas as

edificações, embora haja grande destaque para as questões técnicas referentes às linhas ferroviárias.

A arquitetura empreendida na Estação reuniu características específicas que se relacionavam, aos aspectos de funcionamento da ferrovia e às atividades efetivadas por ela, assim como o aspecto estético que revelava a monumentalidade da construção.

O processo de construção do prédio nos fez perceber a relação do edifício e a cidade levando em consideração os anseios da elite comercial que estava à frente, não só dos negócios em Fortaleza, mas direta ou indiretamente no Governo. Descrevemos a ideia do prédio que foi erguido para ser um monumento, assim, como as publicações dos jornais e ofícios demonstram esse desejo, os traços da arquitetura que compõem o mesmo também o deixam claro. Mas, para que não reste dúvida no que foi afirmado, analisaremos visualmente o prédio destacando suas características marcantes.

2.4. O Edifício e a arquitetura através da fotografia

A cidade industrial ou comercial no início do século XIX, e a incorporação da máquina no cotidiano urbano alteraram não somente a imagem da cidade, mas principalmente o olhar sobre ela. A fotografia foi um dos instrumentos que representou este novo olhar. A estética da fotografia, aliada ao próprio processo fotográfico, contribuiu para as mudanças de relação entre o olhar e o espaço. O aparelho fotográfico passa a funcionar como uma extensão da visão. Um elemento de aproximação e de distanciamento do objeto.

O objeto de investigação da pesquisa foi constituído a partir do conhecimento sobre a cidade e a Estação e não a partir de um acervo de fotografias. Não temos a intenção de trabalhar o tema somente a partir de fontes visuais, mas diante da boa quantidade fotos, entendemos que não podemos completar a pesquisa sem utilizá-las.

A sociedade das imagens, que na atualidade impõe sobremaneira o imagético sobre o escrito, faz pensar, porém, se é possível para a história abdicar desses documentos. Mais que isso, a investigação das imagens, sejam estas obras de arte ou fotografias, pode abrir para o historiador um universo a ser explorado, principalmente no campo da memória e do imaginário. As imagens visuais são portadoras daqueles elementos que se aproximam mais do sonho, da imaginação e das sensibilidades. Moldadas pelas figurações históricas e sociais de sua produção, suas intenções ultrapassam o desejado no momento de sua elaboração pelas múltiplas possibilidades que são oferecidas pelo ato de olhar. Como representações do real, as imagens visuais constroem hierarquias, visões de mundo, crenças e utopias e, neste sentido, podem constituir-se em fontes preciosas para a compreensão do passado (POSSAMAI, 2008).

Não se trata de privilegiar o texto escrito em relação às imagens, mas o estudo a partir da fotografia exige ao historiador, para trabalhar com fontes visuais, um referencial teórico e metodológico diferenciado e uma pré-seleção de fotografias que nem sempre está disponível. A necessidade de obedecer a um critério único de seleção, evitando misturar fotografias de diferentes procedências, analisar um conjunto próprio para o agrupamento de várias variáveis e através do fotógrafo conhecer as suas escolhas técnicas que influenciaram a fotografia, são atributos que nem sempre são possíveis ao historiador.

Conseguimos selecionar cerca de 180 fotografias da Estação Central. São fotos em vários ângulos e momentos, além de diferentes locais do complexo ferroviário. A grande maioria das fotos foi cedida por funcionários da Estação, e estão soltas, sem um referencial de procedência. Na verdade, não existe um museu ferroviário em Fortaleza, e todos os documentos históricos referentes à ferrovia e à Estação, encontram-se em salas de um dos edifícios do complexo ferroviário da Estação João Felipe. Estão em péssimas condições de conservação e boa parte deles são manipulados sem nenhum rigor técnico por particulares, à espera da organização do museu que terá sede no prédio da antiga estação de 1873. Essa dificuldade compromete as práticas de pesquisa e a documentação, que, retirada de sua ordem original perde as características contextuais.

Colhemos informações sobre a existência de álbuns antigos organizados pela administração da Estação no início do século XX, mas as dificuldades de acesso a esses materiais nos impediram manuseá-los, os quais seriam de extrema utilidade. De todo modo, conseguimos muitas fotografias que estão separadas do contexto de documentação original, mas que são de grande importância para o estudo da Estação e, principalmente, como meio para observar e entender como a

sua arquitetura representou um momento de progresso e modernidade pelo qual Fortaleza passou.

As fotografias que dispomos propiciam um olhar sobre a Estação que pode nos revelar muito sobre a relação ferrovia e cidade, a indicação de que elas devem ser evitadas, por não termos sua procedência, e não excluídas, nos deixa margem para analisá-las, pois, entendemos que mesmo não conhecendo a intenção do fotógrafo ou de quem o contratou, a fotografia continua sendo uma imagem do real, mesmo que parcial. “A fotografia congela uma imagem, imortalizada como cena que será objeto de investigação para o historiador. No caso das vistas urbanas, a imagem fotográfica permite observar as transformações ocorridas num determinado espaço através do tempo” (POSSAMAI, 2008).

As fotografias funcionam como sinais de orientação, como linguagem. Para Eliza Borges (2008) a fotografia possibilita “o constante desejo de eternizar a condição humana” e “desperta sentimentos de medo, angústia, paixão e encanto” (BORGES, 2008, p. 37). O olhar do fotógrafo e a sua escolha é que decide o que vai ser registrado, daí uma intenção para cada imagem, que precisamos conhecer para analisá-las. Mas nem sempre é possível conhecer a autoria das fotografias e assim as intenções de sua existência, como afirma Eliza Borges.

Houve, também, aqueles que, movidos por um misto de encantamento e pragmatismo, não se preocuparam com os debates teóricos que a circundavam. Lançaram mão da câmera escura, profissional ou amadoristicamente, para celebrar as conquistas da modernidade e embalsamar frações de tempos que rapidamente iam se perdendo no turbilhão das mudanças em curso (BORGES, 2008, p. 39).

“A fotografia comunica e simboliza. Representa” (BORGES, 2008, p. 37). Dessa forma não podemos nos furtar da apreciação e análise das fotos que retratam a Estação Ferroviária, pois elas são documentos visuais que testemunham um lapso de tempo que deve ser estudado.

As imagens fotográficas devem ser vistas como documentos que informa sobre a cultura material de um determinado período histórico e de uma determinada cultura, e também como uma forma simbólica que atribui significados às representações e ao imaginário social (BORGES, 2008, p. 73).

Para trabalhar com as fotografias selecionadas podemos destacar, metodologicamente, para facilitar a análise, descritores icônicos como localização,

tipologia urbana, abrangência espacial, temporalidade, elementos naturais, móveis e transportes. As fotografias retratam a frente da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité localizada na Rua da Misericórdia entre as Ruas Vinte e Quatro de Maio, à esquerda, e General Sampaio, à direita, numa região de grande tráfego devido a própria atividade da ferrovia e sua comunicação com o Porto de Fortaleza. As imagens analisadas são todas do final do século XIX e início do século XX.

Os descritores formais estão relacionados à intenção do fotógrafo, e por isso, só poderemos identificá-los no que se refere às posições das fotografias sob o ponto de vista do enquadramento da imagem.

Destacamos seis imagens representando a frente do edifício: a primeira é uma imagem que provavelmente seja do final do século XIX, pois nela podemos observar que a Praça Castro Carreira ainda não existia e sua inauguração ocorreu em 1900. Também podemos perceber a linha do bonde que passava em frente à Estação, mas que ainda era puxado à burro, pois não temos a presença dos postes elétricos que só foram implantados em 1911. Observamos bem à direita a mureta do jardim e, simetricamente à direita a mesma mureta, que se configura como uma característica do estilo clássico utilizado na arquitetura do prédio.



FIGURA – 17: Vista em diagonal direita do Prédio da Estação.

Fonte: http://fortalezanobre.blogspot.com/2010_02_01_archive.html.

A segunda, apesar de evidenciar grande parte da Estação de um ângulo um pouco diferente, pois centraliza um pouco melhor a vista do prédio, não tem autoria certa e nem data. As duas imagens mostram a extensão da fachada do edifício e que a estrutura era de grande porte e de linhas classicizantes com um corpo central e dois laterais simétricos. A fig. 18, comparada à fig. 19, mostra uma diferença de tempo significativa, se analisarmos o jardim da lateral direita do prédio. Na primeira fotografia, o jardim se apresenta com uma *Ravenalia*, comumente conhecida por, bananeira de salão e uma pequena árvore que provavelmente está visível na segunda foto.

A figura 18 retrata a Estação antes de 1900, pois a Praça Senador Castro Carreira ainda não existia, a esquerda bem ao fundo, indicado com a seta vermelha, está o primeiro prédio da Estação construído em 1873. O espaço em a frente a Estação ainda era um campo aberto sem a construção da Praça que só foi inaugurada em 1900.

O corpo central que ocupa o pavimento térreo possui três portas no centro da edificação e quatro janelas de cada lado, além de dois corpos laterais, um de cada lado com três janelas cada um na parte frontal e três janelas na lateral, como é possível observar. Obedecendo a esse padrão simétrico, temos ao lado de cada corpo lateral um jardim na esquerda e outro na direita.



FIGURA – 18: Foto da Estação Central, com vista diagonal direita. Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

As colunas do corpo central deixam claros os traços neoclássicos do prédio, assim como a repetição simétrica de portas e janelas. O frontão triangular, indicado com a seta azul, também característica essencial neoclassicista forma um emblema significativo do edifício, pois carrega em seu centro o relógio, que era um elemento fundamental na composição arquitetônica das estações.

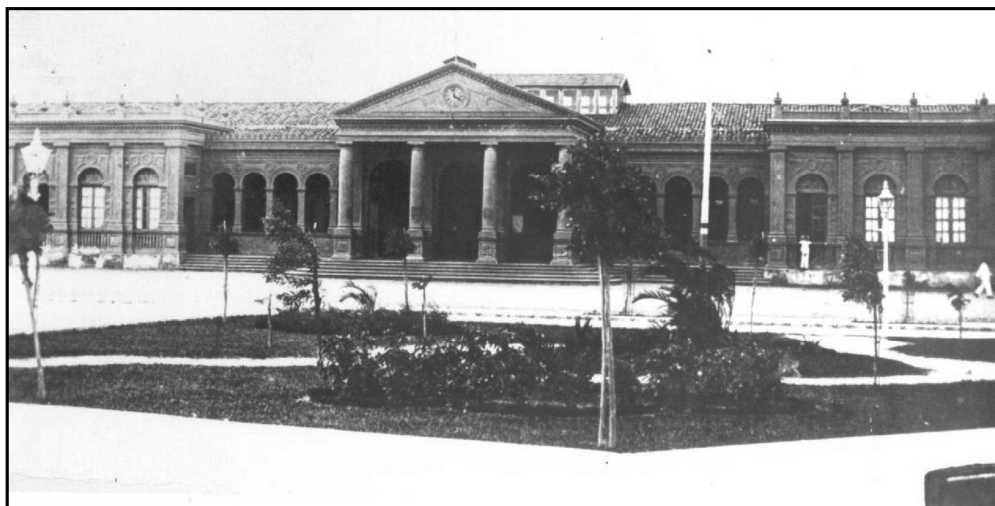


FIGURA – 19: Foto frontal da estação, com vista do jardim da Praça Castro Carreira. Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

Todas as figuras retratam a Rua da Misericórdia, essa presença aponta para a importância dos aspectos relacionados à circulação urbana no contexto das imagens fotográficas. Observamos a presença de pedestres que transitam à vontade pela via. O lapso temporal representado corresponde ao período em que só circulavam os bondes em Fortaleza. Caso tivéssemos informações do fotógrafo e da intenção desta fotografia, poderíamos afirmar que o enquadramento da Praça e o centro do Edifício da Estação, talvez, de forma proposital, representavam o desenvolvimento material da Capital e a harmonia da monumentalidade da Estação ao seu entorno.

Mas não podemos deixar de observar que o conjunto da Praça e a Estação formam um conjunto arquitetônico cuja materialidade representa os anseios de progresso e modernidade, tão proclamados nos jornais e documentos da época.

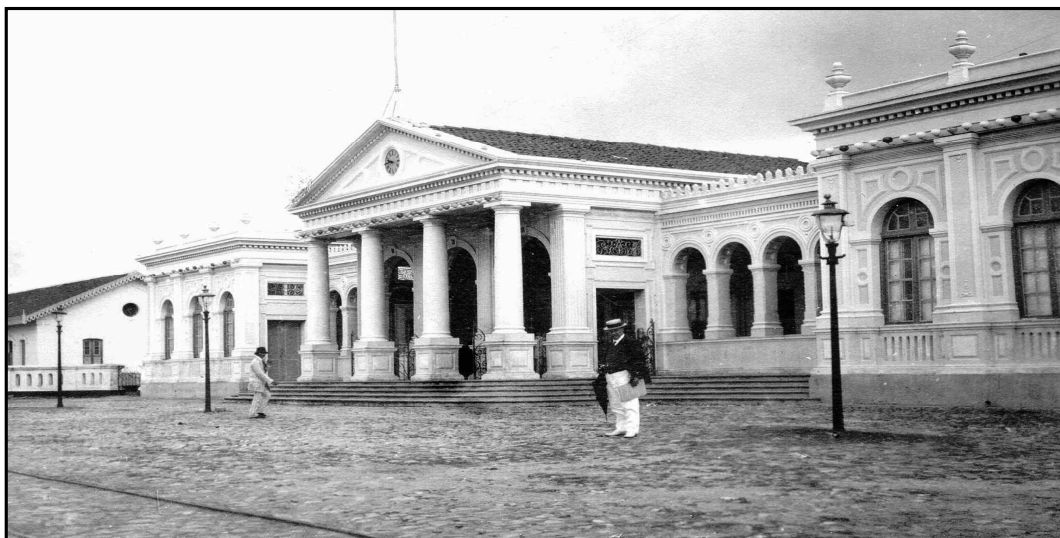


FIGURA – 20: Vista diagonal direita do Prédio da Estação com ângulo mais frontal. Fonte: Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

A presença de pessoas no espaço urbano é uma variável a se considerar nas imagens fotográficas, pois é um elemento móvel captado pelas lentes do fotógrafo que criam sentido de mobilidade e dinamicidade. A fig. 21 mostra a presença de duas pessoas, uma está caminhando em direção ao acesso principal da estação, e a outra, é um homem que está parado em frente a Estação, sua posição e enquadramento da fotografia nos leva a crer que foi uma fotografia encomendada, até porque em nossa seleção temos mais seis fotografias com o mesmo homem vestido à inglesa com chapéu e sombrinha. Não podemos afirmar ao certo quem era o indivíduo, mas segundo informações, pode se tratar do arrendatário da Estação em 1898. As fotos referidas nos foram cedidas e não sabemos a sua procedência, retiradas de seu contexto original, o que não nos permite fazer afirmações concretas sobre elas.

Também a partir da mesma figura podemos observar a arquitetura do prédio, visualizamos detalhes como a utilização de vidros nas janelas, que é uma característica da arquitetura neoclássica, as portas e as janelas arqueadas são outra característica da arquitetura neoclássica. Na fachada principal destacam-se quatro colunas em estilo dórico e um frontão com o relógio no centro, ornamentado em seu

redor por uma cornija e, separando as colunas e o frontão, um friso com detalhes que embelezam a arquitetura do prédio.



FIGURA – 21: Vista da Estação a partir do canto direito do Campo da Amélia. Fonte: Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

A figura 21 retrata praticamente o mesmo ângulo das fotografias anteriores, também visualizamos a Rua da Misericórdia e pessoas que transitam por ela, ao fundo da imagem podemos observar um bonde puxado a burro, o que nos remete a temporalidade da mesma, que, como a anterior, deve datar de 1898. Novamente a presença do homem vestido à inglesa da foto anterior, e a mesma impressão de que ele está posando para o fotógrafo. A presença de um animal que circulava livremente pelo campo em frente à estação. A presença de um animal no entorno da Estação nos leva a crer e confirmar que Fortaleza apesar de contar com prédios monumentais como a Estação Central, ainda vivia de forma provinciana e ainda estava em desenvolvimento.

E, por último, uma imagem da Estação sob o ângulo esquerdo, nela podemos confirmar informações colocadas a partir das outras imagens e avistar o relógio presente no frontão do acesso principal do prédio de forma mais nítida. Também observamos a presença de pessoas em frente à Estação, o que demonstra que a via era um ponto de bastante trânsito já que em todas as fotografias visualizamos pessoas como elementos móveis da fotografia. Se observarmos a presença dos combustores de iluminação que ainda eram a gás, o jardim que se

identifica com o das figuras anteriores a data provável da fotografia também se encaixa no final do século XIX.



FIGURA – 22: Vista em diagonal esquerda da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza. Fonte: Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

A análise das fotografias buscou demonstrar que a arquitetura do prédio por ela retratado caracterizava-se pelo estilo neoclássico que representava o novo, o ideal de modernidade chegado à cidade com o desenvolvimento comercial e a ferrovia.

No Brasil, de edifícios de tradição colonial, composições dentro da estética neoclássica representavam o novo, a intervenção com os impulsos progressistas, modernizadores. (...) a fotografia sempre esteve presente no registro do novo, daquilo que representasse transformação. No mesmo espírito foram fotografados não apenas edifícios, mas obras de grande porte (CARVALHO; WOLFF, 2008, p.164-165).

Dessa forma, “a imagem fotográfica da arquitetura tornou-se fundamental para a percepção do espaço arquitetônico (CARVALHO; WOLFF, 2008, p. 133).

3. A Estação: O espaço entre a Ferrovia e a Cidade.

3.1. O relógio entre o tempo e o espaço.

O progresso chega às cidades, embalado pelos trilhos do trem, que traz em si o sentido do mundo moderno, alterando por onde passa toda a forma de vida instalada no lugar. A chegada do trem a Fortaleza, em 1873, foi motivo de grandes comemorações. Octavio Memoria (1923) destaca a repercussão desse evento apresentando as cenas da inauguração do assentamento dos primeiros trilhos.

A experiência da locomotiva “Fortaleza”, a primeira que rodou sobre os trilhos na “Batirité”, realizou-se no dia 3 de agosto de desse anno, com a presença de oito mil pessoas, movido por justo sentimento de curiosidade. Essa locomotiva circulou cinco vezes seguidas, entre a Estação Central e a parada do *Xico Manuel*. (MEMORIA, 1923, p. 24).

Por onde passa, o trem cria um movimento imaginário ligado ao novo ritmo imposto pela época, de maior velocidade, a locomotiva representava o novo símbolo da modernidade no início do século XIX, alterando substancialmente o modo de vida da população fortalezense. “O tempo passa a ser ditado pelo movimento do trem e se cronometra pelos horários estipulados pelas viagens.” (GARDIN, 1999, p. 72).

Fortaleza de 1870, quando não andava a pé, montava cavalo, burro ou jumento. A locomoção pessoal e a movimentação de mercadorias tinham a marca da lentidão. A integração da Província marcava passo. A circulação da riqueza que se formava era precária ao extremo. (ARARIPE, 1973, p. 267-268).

O trem chega com sua lógica de funcionamento e sua especificidade espacial e temporal atribuindo uma velocidade que até então não era conhecida. As locomotivas, aqui no Ceará, atingiam uma velocidade de vinte e seis quilômetros por hora podendo chegar até trinta e dois ou mais, dependendo do peso que ela carregava como podemos observar nos relatos de Memória (1923):

A velocidade dos trens era regulada em vinte e sei kilomentros por hora, podendo pelas condições do traçado e do perfil da linha, atingir a trinta e

dois quilômetros. As locomotivas Pacatuba e Acarape, adquiridas no primeiro semestre de 1875, foram igualmente construídas por aquela Fábrica (Hunster Company, Leeds); pesavam 18 toneladas, quando providas de combustível e água, e tinham capacidade para desenvolver 36 quilômetros por hora e, em casos de necessidade, mais um terço, ou fossem 48 quilômetros, o que aliás nos parece sobremodo inenxergável. Esses informes eram prestados pela própria companhia construtora das alludidas locomotivas. (MEMORIA, 1923, p. 24-25).

A ferrovia modifica a noção do tempo pela imposição de uma nova velocidade relacionada à modernidade nos transportes e adequada às atividades da cidade em função dos horários de partida e chegada dos trens. Por isso o relógio aparece sempre como um elemento essencial na composição arquitetônica dos prédios das estações em toda parte do mundo. A ideia de tempo também se confunde com o tempo de progresso, este que era justificado a partir da chegada da ferrovia: “Devem aos que desejam ver esta província marchar à passos acelerados nas vias do progresso, empenhar-se para que as estradas de ferro sejam auxiliadas racionalmente” (MATTOS, 1873, p.46).

A velocidade e a noção de tempo inserida com a implantação da ferrovia está intimamente relacionada a forma de comportamento da sociedade e sua orientação em relação às atividades econômicas e de trabalho, como observa Elias: “o tempo, ou, mais exatamente, sua determinação, aparece como meio de orientação, elaborado pelos homens com vistas a realizar certas tarefas sociais” (ELIAS, 1998, p. 67). Além de todos os significados que a ferrovia trás com sua implantação, tais como, modernidade, progresso, transformações urbanas o mais presente é o papel de encurtar distâncias, seja através do espaço diferenciado a ser percorrido ou da velocidade diminuindo o tempo a cada viagem.

A província do Ceará, que sempre tem andado na vanguarda dos progressos do paiz; que antes de outra qualquer vai realizando a grande reforma do trabalho livre; a unica onde é familiar á seus habitantes a importante reforma do systema metrico não podia por mais tempo desconhecer e apreciar o sybillo da locomotiva que por onde passa desperta o entusiasmo, anima o trabalho, encurta as distancias e economisa tempo: a estrada de ferro, o fio electrico são sem dúvidas os primeiros inventos do seculo XIX: quem dedica as suas locubrações a realização de tão importantes descobertas, tem bem merecido dasquelles, a quem lhes leva o beneficio (CERARENSE, 03/03/1872, p. 03).

Com a implantação da ferrovia na Província cearense, o ritmo das atividades se modifica, o comércio ganha um dinamismo que antes não era possível com a lentidão dos transportes nas estradas carroçais e pelo transporte animal. A

cidade de Fortaleza, que recebe a Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité, por ser a localidade centralizadora de todo o transporte de cargas e de passageiros tem sua noção de tempo alterada de forma significativa. A cidade pacata passa a testemunhar o movimento de chegada e partida de passageiros, cargas e mercadorias numa quantidade e velocidade até então não conhecida.

Partindo da experiência com o lento transporte puxado por animais é indubitável, quanto à velocidade, que as noções de tempo e de espaço se modificaram com o advento ferroviário. Nesse sentido, Hardman, afirma que “o poder transfigurador da locomotiva, os efeitos da velocidade sobre a percepção espaço-temporal, o deslocamento rápido propiciado pela força do maquinismo, alteram a visão da paisagem e dos passantes” (2005, p. 34). Para Schivelbusch (1896), a ferrovia, ao ser inserida no cotidiano, proporcionou novas formas de percepção da realidade, especialmente quanto a relação com o tempo e o espaço.

As tecnologias do transporte são a base material da potencialidade, e igualmente a base material de percepção do espaço-tempo do viajante. Se um elemento essencial de um determinado momento sócio-cultural-espaço-temporal sofre alterações, isto vai afetar toda a estrutura, a nossa percepção do espaço-tempo também vai perder a orientação a que estávamos acostumados. (SCHIVELBUSCH, 1896, p. 36, tradução nossa).

Quem nos demonstra essa ideia de percepção de velocidade no espaço e tempo a partir da ferrovia é Adolpho Caminha, no romance escrito por ele em Fortaleza, em 1893. Uma história que se passava na Rua do Trilho de Ferro nas proximidades da Estação.

E na manhã seguinte, muito cedo, pulou da rede e foi no bico dos pés, embrulhada no lençol, ver passar o trem através da vidraça. A locomotiva disparou numa rapidez crescente, soltando rolos de fumo e fagulhas que pareciam uma irrisão aos olhos da normalista. A sineta, num badalar contínuo, acordava os moradores do Trilho, àquela hora ainda nos lençóis. Maria viu passar a enfiada de vagões estralejando sobre os trilhos e esteve muito tempo em pé ouvindo o silvo longínquo da locomotiva que ia, como uma coisadoida, sertão adentro! Começou então a sentir-se só; teve vontade de abrir num choro histérico como se lhe houvessem feito uma grande injustiça. Voltou para a tepidez do seu quarto e lá deixou-se ficar até sair o sol, com um peso no coração, encolhida na rede, sem ânimo para levantar-se, desejando um querer que era vago, extraordinário, que lhe punha arrepios intermitentes na pele. Que bom se o Zuza estivesse ali com ela, na mesma rede, corpo a corpo, aquecendo-a com seu calor... Àquela hora onde estaria ele? Talvez em Arronches...; não, já devia ter chegado a Mondubi... Imaginava-o metido num comprido guarda-pó de brim pardo, tomando leite fresco na estação, ao lado do presidente, tirando do bolso da calça um maço de notas de banco, muito amável, rindo... Depois o trem apitava. Havia um movimento rápido de gente que embarcava às pressas, e... lá ia outra vez por aqueles descampados afora, caminho da serra que se via ao longe, rente com as nuvens, como aquelas

cadeias colossais de montanhas onde há gelos eternos e que na geografia têm o nome de Alpes... (CAMINHA, 1893, p. 28).

A regularização da noção de tempo em relação à nova velocidade atribuída às atividades de transporte e de comércio de mercadorias, foi materializada pela figura do relógio presente na fachada do prédio da Estação. O relógio na frente da estação uniformiza as horas que eram reguladas de acordo com o horário do trem. O tempo a ser observado é um tempo comum, as relações sociais não podem mais se pautar a partir dos vários tempos individuais.

Em nossa vida social, é bem fácil observar, (...), a relativa autonomia do “tempo” indicado pelos relógios: sua relativa autonomia como instituição social e como dimensão de um movimento de caráter físico. Assim como uma língua só pode sua função enquanto é língua comum de todo um grupo humano, e viria a perdê-la se cada indivíduo fabricasse para si sua própria linguagem, os relógios exatamente, só podem exercer sua função quando as figurações cambiantes formada por seus ponteiros móveis – portanto, numa só palavra “horas” indicadas por eles – são comuns à totalidade de um grupo humano. Eles perderiam seu papel de instrumentos de medida do tempo se cada indivíduo confeccionasse para si o seu próprio “tempo”. (ELIAS, 1998, p. 97).

O relógio é um elemento que se mostra fundamental na composição arquitetônica da Estação. “Em forma de torre ou inserido na fachada, a presença do relógio, elemento do mesmo tempo funcional e simbólico, denotava a aplicação precisa e racional dos horários das ferrovias, que em muitos países foi responsável pela unificação do horário e pela criação de uma hora oficial”, como confirma Kühl (1998, p. 59). O relógio em destaque nas imponentes fachadas das estações simbolizava como afirma Bresciani (1985) a inserção de uma nova temporalidade. Temporalidade colocada em destaque pelo jornal *Pedro II*, em sua edição de 6 de agosto de 1873, por ocasião da inauguração da seção Fortaleza-Arronches, quando rodou a primeira locomotiva em Fortaleza. “Conceba-se o benefício de uma comunicação rápida, de um transporte cômodo e barato desde o Porto do Ceará, e se terá a Via-férrea cearense” (ARARIPE, 1973, p. 269).

Para Correia (2000) a presença do relógio na cena urbana, fosse nas fachadas das fábricas, estações ferroviárias, igrejas, escolas ou prédios públicos, representava a tendência da “contaminação das atividades cotidianas pela disciplina do tempo reinante na produção fabril”. Sua proliferação estava relacionada à gestão do tempo correlata às sociedades industrializadas cujos novos hábitos de trabalho e nova disciplina do tempo – dividindo-se em tempo consagrado ao trabalho e tempo

para atividades relacionadas à reposição das energias – buscaram assegurar os ritmos impostos pela produtividade. Em sincronia com o “tempo” da fábrica estavam os horários da estação e das demais atividades urbanas. Em evidência, a máquina, “que preside o novo regime de tempo, informando e alertando os cidadãos acerca da inelutável marcha das horas, converte-se em elemento de valorização estética de prédios monumentais, competindo com os recursos ornamentais tradicionais” (CORREIA, 2000, p.23).

Nesse sentido, Whitrow (1993, p. 181) lembra que a ferrovia foi decisiva para a regulamentação dos horários entre as cidades, principalmente a partir do momento que ela passou a ser responsável pela entrega das correspondências. O autor ainda exemplifica que alguns relógios das estações eram adiantados em cinco minutos para prevenir possíveis atrasos dos passageiros.

A imagem a seguir mostra um momento movimentado. Nota-se na cena um bonde parado em frente a estação e pessoas dirigindo-se a porta do prédio. A necessidade de se estar na estação para esperar o trem, de se buscar ou de esperar encomendas ou correspondências, de ir do centro à Estação em bondes, por conforto ou necessidade, pressa ou requinte, dentre outras atividades do cotidiano da estação expressam a sensação de movimento e evidenciam a transformação da própria temporalidade da cidade.



FIGURA – 23: Foto da Estação com vista diagonal, destacando-se a parada do bonde que já era elétrico. Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

Além disso, o elemento regulamentador por excelência, o relógio, bem como as características da imagem da foto, expressando a sensação de movimento, trazem consigo a ideia de que novos referenciais de velocidade surgiram no cotidiano da cidade.

A arquitetura do prédio figurava-se como representante do progresso e modernidade que caracterizavam a velocidade trazida pelos trens. Compondo essa arquitetura, estava o relógio, elemento que confirmava a ideia de tempo regularizando e disciplinando as atividades. Mas, esse relógio, que à noite era iluminado, expressava em sua representação o progresso como signo de beleza compondo a fachada da Estação. Essa relação de grandiosidade entre arquitetura e o relógio, podemos perceber na descrição publicada no jornal Cearense de 10 de junho de 1880: “A parte central é formada por 4 columnas dóricas sobre pillares que recebem a archi-trave e o frontão dentro do qual se acha collocado o mostrador do relógio que é illuminado à noite” (CEARENSE, jun., 1880, p. 1)

O relógio era em Fortaleza o elemento regulador do tempo. Podemos destacar o relógio da Catedral da Sé, de acordo com João Nogueira (1981): “Primitivamente, era o elemento regulador da cidade, espécie de coração da aldeia da pequenina e tranquila Fortaleza” (NOGUEIRA, 1981, p. 65). O relógio foi doado em 1854 por João da Costa e Silva, segundo Noelia Cunha (1990): “Existia também um grande relógio, o primeiro chegado a Fortaleza, doado à irmandade de São José pelo agricultor pacatubano João da Costa e Silva, logo que ficaram prontas as obras da Matriz” (CUNHA, 1990, p. 344)

Adolfo Caminha em seu romance também faz menção ao relógio da Sé como o regulador das horas na cidade: “Deram dez horas no relógio da Sé, cujas badaladas faziam-se ouvir, graves e sonolentas, em todo o âmbito da cidade. Dez horas! Carvalho & Cia. consultou o relógio. Havia uma pequena diferença de dez minutos. Safa! o tempo voava!” (CAMINHA, 1893, p.81). Mas, segundo a descrição, as badaladas eram graves e sonolentas. Essas características manifestam a ideia de lentidão, de calma o que não retrata de forma alguma a percepção do tempo em relação ao movimento do trem e seus horários na Estação. “O trem era movimento, correria, era pressa. João da Mata almoçou às carreiras, como quem vai tomar o trem, e abalou, enfiando-se no inseparável e já velho chapéu-chile” (CAMINHA, 1893, p. 22).

Partindo da percepção de velocidade e movimento que o trem impõe e do testemunho de João Nogueira afirmando que o relógio da Sé vivia atrasado. “São freqüentes as diferenças de 15 minutos, dentro de poucas horas, entre esse relógio e os outros acertados por ele; e não raramente esses desacordos, atingem subitamente, meia hora” (NOGUEIRA, 1981, p. 66), podemos afirmar que os horários dos trens não poderiam ter o relógio da Sé como referência. Portanto, existiam, em Fortaleza, dois relógios que regulamentavam o tempo, o da Catedral da Sé, simplesmente marcava as horas, o que dava a população um noção do tempo de forma despreocupada e o relógio da Estação que regulava o tempo, pois estava relacionado ao controle geral do tráfego da Estrada de Ferro, para os empregados da Estação, passageiros e trabalhadores de forma geral, era o relógio a ser consultado, pois não podia atrasar.

Dessa forma, o relógio da fachada da Estação Central, por muito tempo, funcionou como o grande regulador das horas na cidade e na Província indiretamente, já que o horário dos trens das demais estações do Interior tinha como referência os horários dos trens da Capital. Somente em 1933, com a inauguração da reforma da Praça do Ferreira, empreendida pelo prefeito Raimundo Girão, que mandou construir a Coluna da hora com 13 metros de altura e quatro relógios, um para cada lado da praça, a cidade passa a ter outro ponto da cidade como referência de tempo.

3.2. Estação, lugar de passagem, espera e partida.

Após observarmos a representação arquitetônica do prédio da Estação, podemos afirmar que, de fato, a arquitetura se expressou de acordo com a representatividade, principalmente econômica daqueles que a planejaram e a construíram. A Estação Ferroviária Central através de sua imponência fincou-se como marco urbano, e, sua influência arquitetônica se deu de maneira bastante ampla e diversificada. Como bem observa Cacilda Costa (1994), as estações eram construídas sob relações de enorme simbolismo. Comumente eram consideradas

“salas de visita”, ou mesmo a “porta de entrada das cidades”, “todas as personalidades ilustres que chegassem a cidade, forçosamente desembarcavam no seu recinto, sempre tomados por populares curiosos em saber quem chegava ou partia” (COSTA, 1994, p. 113).

Tomar a Estação como lugar de passagem nos remete diretamente às ideias que costuram o trabalho. Tratamos da história da Estação, seguindo da implantação da ferrovia, construção e arquitetura até a concepção de lugar, que não existiria sem toda a estrutura destacada, mas que se materializa pelas práticas experienciadas no espaço planejado em consonância com o tempo, seja o da velocidade trazido com o transporte ferroviário ou a regulação dele através dos horários marcado pelo relógio. A chegada, a espera e a partida estão carregadas da relação de todas as tramas que se deram em torno do prédio da Estação.

Na relação ferrovia-cidade, o apito do trem determinando sua partida ou chegada, revelava todo o simbolismo de modernidade contido naquele espaço de desenvolvimento socioeconômico e de relacionamento com o novo e o diverso. As estações ferroviárias constituem-se como símbolos particulares da cidade, sendo vistas como elementos que introduzem uma relação dialética entre o dentro e o fora se revelando como ícone de modernidade.

A reprodução da cena da primeira volta da locomotiva a Fortaleza pelo jornal D. Pedro II, é bastante elucidativa em relação ao simbolismo de chegada e partida do trem.

Às cinco horas em ponto a locomotiva FORTALEZA fez sinal de partir da estação provisória e foi geral o alvoroço. O sibilo da máquina como que pretendendo despertar a todos, que ainda estão surdos aos reclamos da sua Pátria, sopitou todo o ruído, abafou o som das músicas, que lhe faziam as honras e atravessou todos aqueles tímpanos, na forma de uma saudação do dia de hoje ao dia de amanhã, dos pais aos filhos e netos, da energia dos contemporâneos à prosperidade dos vindouros! Há uma eloquência inexcedível no ruído desse autômato, que a ciência vivifica. Ouvindo-o, o homem surpreende-se da sua própria obra, ergue os olhos aos Céus, tocado de reconhecimento ao mesmo tempo confuso e admirado. (ARARIPE, 1973, p. 270).

A classificação da estação nos diz muito a respeito de toda essa significação da ferrovia para aqueles que a utilizaram nesse momento. De acordo com Perdonnet (1856), as estações ferroviárias eram organizadas segundo dois grandes grupos, “as estações de extremidades terminais” e as “estações intermediárias ou de passagem”, sendo que as primeiras se situavam nos pontos finais das linhas e as segundas em pontos intermediários do trajeto. Além da divisão em classes de

acordo com a importância e tamanho da localidade. Também se diferenciavam entre as estações que mesclavam usos de passageiros e mercadorias e as estações destinadas exclusivamente ao transporte de mercadorias. Mas, era comum às estações que na distribuição, buscasse separar o máximo possível a circulação de passageiros, bagagens e mercadorias.

A Estação Central enquadra-se no perfil de estação terminal ou de extremidade de linha como denominou Perdonnet. Assim podemos afirmar pela complexidade e quantidade de serviços envolvidos na estação e pela descrição do que deveria compor basicamente esse tipo de estação:

1ª Além das vias principais da estrada sobre as quais partem e chegam os trens, vias de serviço para a manobra de locomotivas e para poder guardá-las, ou os vagões. Essas vias são em maior ou menor número, de acordo com a maior ou menor atividade e de acordo com a natureza do movimento da ferrovia; 2ª Edifícios contendo os guichês de distribuição de passagem salas de espera, salas para o depósito de bagagens na partida e na chegada, e outros acessórios; 3ª Edifícios especiais para guardar as locomotivas e vagões; 4ª Reservatórios de águas e guias hidráulicas para a alimentação das máquinas locomotivas; 5ª Nas grandes linhas, sempre na parte da estação destinada ao serviço de passageiros, edifícios para serviço de mercadorias expressas, chamadas expedição. (PERDONNET, 1856, p.237, tradução nossa).

A classificação e caracterização do prédio facilitam o entendimento da Estação como lugar, pois dessa forma podemos perceber como se deu a apropriação do espaço pelos visitantes e passageiros. De acordo com Certeau (1999), o lugar se constrói a partir de práticas, da relação do indivíduo e do espaço que por ele é utilizado de forma habitual. “Esses praticantes jogam com os espaços que não se vêem; (...) Tudo se passa como uma espécie de cegueira caracterizasse as práticas organizadoras das cidades.” (CERTEAU, 1999, p. 171).

Partimos do prédio da Estação, o espaço físico constituído por uma arquitetura que lhe é peculiar, toda uma estrutura intencional que abriga atividades específicas da função a qual lhe foi destinada, que lhe é precípua. Uma estação terminal de primeira classe, que concentra o transporte de mercadorias e pessoas à capital da Província. Para além desse espaço arquitetônico, observamos a integração deste, as formas de uso e apropriação que foram se caracterizando e se modificando à medida que os usuários da ferrovia se utilizaram do prédio, como trata Certeau:

Escapando às totalizações imaginárias do olhar, existe uma estranheza do cotidiano que não vem à superfície, ou cuja superfície é somente um limite avançado, um limite que se destaca sobre o visível. Neste conjunto, eu gostaria de destacar práticas estranhas ao espaço “geométrico” ou “geográfico” das construções visuais, panópticas ou teóricas. Essas práticas do espaço remetem a uma forma específica de “operações” (“maneiras de fazer”), a “uma outra espacialidade” (uma experiência “antropológica”, poética, mítica do espaço) e a uma mobilidade opaca e cega da cidade habitada. (CERTEAU, 1999, p. 172).

Por ser uma estação terminal, a Estação Central subdividia-se em duas partes principais, a primeira destinava-se aos serviços de passageiros, aos pátios, escritórios, sala de espera e bagagem e as plataformas de embarque e desembarque. Na segunda, situada além das plataformas, estavam localizados os serviços de carregamento de linha, reservatórios, edifícios especiais para o depósito de vagões e locomotivas, as oficinas, os armazéns e as demais dependências reservadas às mercadorias. Essa estrutura fora planejada, tinha uma lógica particular de funcionamento, mas que se modificava à medida que seu uso se dava de diferentes formas por pessoas que dinamizavam cotidianamente este espaço.

O ofício de nº 240 da Estrada de ferro de Baturité, datado de 12 de novembro de 1879, deixa bem claro que o local que fora destinado à Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité era insuficiente no caso da necessidade de extensão de suas atividades. O mencionado documento trata de forma literal a possível ampliação do espaço por conta das práticas de circulação no local.

Dois espaços se oferecem a primeira vista para o aumento da estação e de suas dependências, a praça que lhe fica em frente e o quadro murado do cemitério velho, com os terrenos invadidos pelas câmaras de areia, ao monte do mesmo quadro. Julgo que a praça deve ser conservada e somente aplicada àquele fim em último recurso, resta, portanto, o segundo espaço apontado, que nenhuma outra servidão pode ter. Assim para prevenir futuros embaraços ao engrandecimento da Estação Central, proporcionando-lhe desde já campo suficiente para acomodação do material rodante e de construção que ali já embaraça a circulação e porque me parece oportuna a ocasião para proceder, sem grande despendio, ao aterramento e ao nivelamento d'aquela quadro ora inútil.

A circulação que já se destaca embaraçada em 1879, caracteriza a relação do espaço como lugar de práticas e a alteração que estas induziram ao espaço. O trânsito em frente a Estação, além de caracterizar a passagem e circulação de pessoas em torno da Estação, demonstra a necessidade de se tomar, à época, medidas preventivas para se evitar acidentes em uma área de grande circulação. É

o que fica claro no ofício nº238 da Estrada de Ferro de Baturité de 31 de outubro de 1879.

Estendendo-se a iluminação pública d'esta capital na Rua da Misericórdia, somente até o ângulo & 0 da cadeia e sendo de reconhecida necessidade o prosseguimento na citada rua, pela frente da Estação e das novas oficinas, a bem da boa ordem e fiscalização que deve haver naquella área de grande tranzito e para previnir desastres, accidentes e extravios em noites escuras, rogo a VEx^a se digne de ordenar a collocação dos combustores necesarios à iluminação indispensável na area indicada, convindo que os pontos em que devem ser assentados os lampeões em frente a nova Estação, sejam marcados de acordo com o engenheiro encarregado das respectivas obras.

A frente da Estação como demonstra o referido documento era uma área de grande circulação, inclusive à noite, daí a necessidade do posicionamento dos combustores naquela região. Podemos também perceber que a medida não se limitava apenas a questão da iluminação para facilitar o trânsito daqueles que por ali passavam, havia também a nítida preocupação com a aparência do local que devia ser condizente com a importância atribuída ao recinto.

Informando sobre o objeto do incluso officio, cumpre-me declarar a VE^a que entendendo-se Sr gerente da companhia de gaz com o engenheiro encarregado das obras raras desta estrada, este procurando naturalmente corresponder ao sentimento esthetico da capital desta Província sugiero a coveniência de colocar-se em frente ao vestibulo da nossa estação quatro combustores speciaes em lugar de combustores comuns, sem, todavia pensar nunca, visto que trata-se de iluminação pública, em sobrecarregar o orçamento da Estação, já onerado com vultosas despesas de encanamento de gaz no interior. Assim deixo ao arbítrio de VE^a a quantidade dos alludidos combustores. (OFÍCIO 243, 18/11/1879).

A preocupação com o senso estético demonstra que o local de circulação não precisava somente estar iluminado, mas deveria ser um local belo, com combustores diferenciados, que dariam ao local uma aparência singular aos olhos daqueles que por ali transitassem ou mesmo parassem.

Os que chegavam e partiam da Estação o faziam sempre de forma relacionada aos horários dos trens e ao que estes transportavam. Era muito comum em períodos de seca o transporte de gêneros alimentícios destinados aos socorros públicos ou para os próprios funcionaram que trabalhavam na Capital ou no Interior nas construções das linhas e estruturas da ferrovia. Os trabalhadores e retirantes estavam quase sempre à espera dos gêneros que eram seu pagamento, que muitas vezes demoravam ou simplesmente não chegavam no tempo esperado. Por essa espera e por conta da distribuição, por vezes, acontecia que os retirantes

provocavam tumulto e atiravam pedras aos trens. É o que apresenta o ofício nº 270J, o qual pede a representação de um dos membros da diretoria, da necessidade de competente providência para repreender os retirantes que por vezes promoviam algazarra e atiravam pedras aos trens.

Além dos gêneros para os socorros públicos, chegavam diariamente à Estação retirantes fugidos da seca e estes se demoravam alguns dias na Estação enquanto encontravam abrigos, neste caso o edifício da Estação acomodava os retirantes como demonstra outro ofício de 28 de fevereiro de 1878 do Presidente da Província Paulino Borges.

Para acudir a necessidades dos retirantes que chegam diariamente pelos trens da via-ferrea e demorão-se alguns dias no edificio da estação central, enquanto não encontrão (...) e abrigo nas (...) rogo a VEª de mandar fornecer para a Estação Central como foi estabelecido pelo antecesor de VExª os seguintes gêneros para socorrer a aquelles infelises. 30 saccas de farinha, 8 fardos de carne, 4 barricas de bacalháo, 8 saccas de arroz (...)

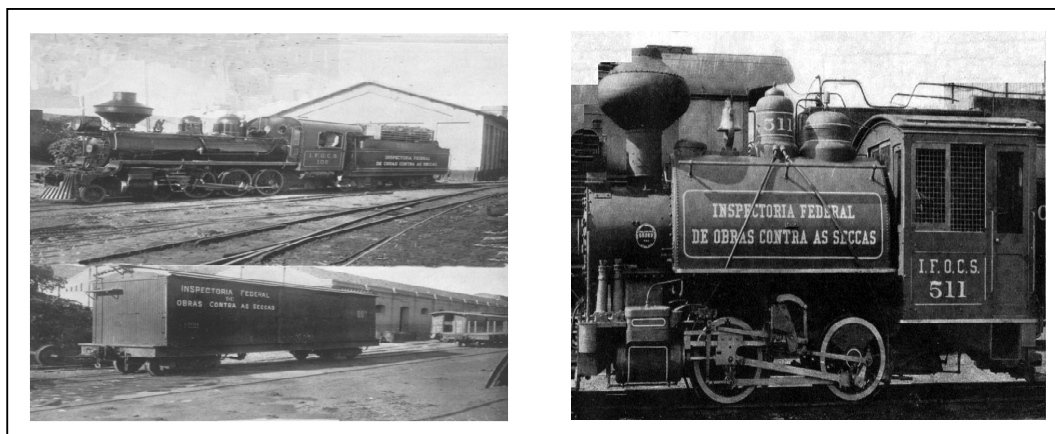


FIGURA 24: Fotos das locomotivas 102 e 511 e do vagão 687, que funcionavam com trabalhos exclusivos da Inspecoria de Federal de Obras contra as Seccas.

Fonte: Arquivo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

A subseção de Arronches (Parangaba) foi aberta ao tráfego em 14 de setembro de 1873. De acordo com Memoria (1923) a subseção era considerada linha de zona suburbana e fazia o percurso Arronches- Maracanaú com parada intermediária no Mondubim. Na finalização da linha as paradas do *Chico Manuel e Amaral* eram as mais movimentadas e próximas da Estação na altura sul da Praça da Lagoinha.

O percurso da linha da subseção Central-Arronches, segundo Memória (1923) se dava em 20 minutos na ida e o mesmo tempo para a volta, e a partir do dia 1º de dezembro do referido ano, o horário de saída dos trens se daria em número de cinco: um pela manhã, às 7 horas; à tarde, um às 5 e outro às 6 horas; e à noite, um às 7 horas e 30 minutos e outro às 8 horas. Os horários de volta de Arronches a Estação Central também se davam em cinco saídas de trens: a primeira pela manhã, às 7 horas e 30 minutos; à tarde, uma às 5 e outra às 6; e à noite, um trem às 8 horas e outro às 9 horas.

Partindo das informações dos horários de trens nesta linha comum cotidiana da Estação verificamos que havia um grande movimento todos os dias da Central até Arronches, caso esse movimento realmente não existisse não seria necessário a implementação da saída diária de trens em cinco horários por dia. O ofício nº 544, de dezembro de 1882, nos vem confirmar o grande fluxo a partir da parada do *Chico Manuel*, quando , o engenheiro da Estação, Lassance Cunha, vem pedir providências ao Presidente da Província, por conta da grande aglomeração de “gente do povo”, que envie seis praças para o momento da chegada dos trens.

A análise do quadro de pessoal de 1875, transcrito por Memoria (1923), nos remete, a partir do número de seus empregados e suas funções, a uma visão do que seria o ambiente da Estação em funcionamento. O que fica bem mais nítido ao compararmos com o mesmo quadro de funcionários da Estação de Arronches que era bem mais simples.

NOMES		EMPREGADOS
DIREÇÃO GERAL		
José Privat		Engenheiro Chefe
Antonio Leal de Miranda		Escriturario
CONTABILIDADE E CAIXA		
João da Costa Weyne		Guarda-livros
João Eustachio Vieira		Escriturario
CONSTRUÇÃO (TURMA DOS INSTRUMENTOS)		
Manuel de Freitas Ramos		Feitor
4 serventes		
TRAFEGO		
John James Foster		Inspetor Geral
Francisco Candido Pereira Lins		Chefe da Estação da Capital
Augusto José de Sousa		Almoxarife
2 serventes (agulheiros)		
8 serventes (40\$000)		
6 serventes (1\$200)		
Coriolano Sousa de Leão		Feitor de 1ª
6 serventes		
Ladislau Sarmento		Feitor de 2ª
6 serventes		
		TURMAS VOLANTES

OFFICINAS	
Francisco H Erich	Ferreiro fundidor
Francisco Carlos da Silva	Ferreiro
José Soares	Malhador
Carlos Affonso Bernay	Ajuntador
2 serventes	
Demetrio Pereira da Silva	Mestre carpinteiro
Felippe Sebastião	Carpinteiro
Raymundo Diógenes	Carpinteiro
Antonio Gomes	Carpinteiro
João Fagundes	Carpinteiro
José Francisco da Silva	Carpinteiro
Francisco Gomes dos Santos	Carpinteiro
José Luiz Gonçalves da Justa	Chefe da Estação de Arronches
1 servente (agulheiro ⁴⁰)	
Nelson Brigido dos Santos	Chefe da Estação de Modubim
1 servente (agulheiro)	
Joaquim Lopes dos Santos Júnior	Chefe da Estação de Maracanhú
2 serventes (agulheiros) 40\$000	
3 serventes (agulheiros) 45\$ e 40\$	
Eloy João Alves Ribeiro	Chefe de trem
Domingos Lins Brito de Vasconcellos	Condutor de trem
2 Guarda freios	
CONSERVAÇÃO DA LINHA	
Ernesto Mary	Condutor Geral
Albino Rodrigues	Mestre de linha
Pedro Borges	Feitor de 1ª turma
6 serventes	
Silvano Sabino	Feitor de 3ª turma
6 serventes	
Juvenal Garcia	Feitor de 4ª turma
Joaquim Pereira	Carpinteiro
Antonio Francisco Pereira	Modelador
TRACÇÃO	
José da rocha Silva	Machinista
Mileno Amâncio de Lima	Machinista
Henrique Pedro da Silva	Foguista ⁴¹
Joaquim Ferreira Lima	Foguista
Bonifácio José da silva	Accendedor e vigia

FIGURA – 25: Relação do Pessoal em primeiro de Janeiro de 1815. Fonte: Octavio Memória (1923).

QUADRO E TABELLA DE VENCIMENTOS SUB-SECÇÃO CENTRAL-ARRONCHES	
1 Engenheiro	250\$000
1 1º machinista	200\$000
1 2º dito	150\$000
1 chefe de Estação da Capital	45\$090
1 chefe de Estação d' Arronches	45\$000
2 foguistas a 60\$000	120\$000
2 guarda freios a 50\$000	100\$000
1 chefe de trem	45\$000
2 guardas da Estação a 50\$000	100\$000
1 dito dos armazéns da estação da Capital	45\$000
9 trabalhadores de tráfego a 40\$000	360\$000
1 condutor de conservação	120\$000

⁴⁰ Empregado que faz o serviço das agulhas (sistema de trilhos móveis para facilitar, nas linhas férreas a passagem dos trens de uma via para outra) nos caminhos de ferro.

⁴¹ Encarregado das fornalhas nas locomotivas a vapor.

8 operários de conservação a 40\$000	320\$000
4 agulheiros a 45\$000	180\$000
1 mestre ferreiro	150\$000
1 malhador	50\$000

FIGURA – 26: Tabela de Funcionários da Estação de Arronches. Fonte: Octavio Memória (1923).

Observando o quadro de funcionários da Estação Central, na linha de tráfego podemos contar só como serventes 28 encarregados, um inspetor geral e dois feitores que são auxiliados por mais três feitores que estão na conservação da linha. Para uma Estação denominada de 1ª classe, o efetivo de funcionários era condizente com a classificação, mas, para uma recém inaugurada Estação e que estruturalmente ainda estava em construção, podemos observar um quantitativo significativo de funcionários, o que demonstra um bom fluxo de movimento neste espaço e suas dependências. Em comparação com uma pequena Estação que é a de Arronches somente na seção de tráfego, a Estação central possui 33 encarregados, aproximadamente o total de funcionários que possui Arronches que conta com apenas 37 empregados.

Além do quadro de funcionários que nos remete ao movimento da Estação, nos utilizamos também da publicação do jornal Cearense, de 07 de fevereiro de 1879, de um relatório de tráfego da Estação Central. É perceptível que, mesmo num período de secas, o movimento da ferrovia era bastante considerável.

A despeito das immensas difficuldades que se accumularam, o serviço do tráfego não soffreu a menor interrupção, devido incontestavelmente a sua boa direcção. (...) Felizmente, não obstante os males innumerados que assoberbam esta provincia, cuja energia e vitalidade admiram tanto, quanto assombram seus desastres, a secca, a estagnação de todas as fontes de produção, a falta absoluta de colheitas, a repressão de transitos, pela devastação honrosa da peste, e ainda a perda extraordinária de mais de 30% que nos últimos dous mezes soffreu o tráfego em seus empregados e operários, precioso pela necessidade de tirocínio do serviço, que lhe incumbe pela conseqüente differença de substituição; não obstante tudo isto, repito, não tenho hoje mais do mencionar a continuação dos resultados favoráveis, exhibidos em meu último relatório de 1º de outubro do anno findo. (CEARENSE, 07 fev., 1879, p. 02)

O levantamento publicado na imprensa em 1879 demonstra que, mesmo com as dificuldades enfrentadas pela Província, a Estação continuava com seu funcionamento normal e nos mostra, a partir do movimento de trens de setembro a dezembro do ano de 1878, que de todo o transporte feito pela ferrovia os gastos por

conta do Governo são bem significativos, sendo 15,5% com passagens de 1ª classe, 37,67% com passagens de 2ª classe, 23% com bagagens e 16,6% com transporte de animais.

Além da publicação do jornal Cearense citada acima, outro indicativo das idas e vindas de passageiros pela Estação Central está no Arquivo Público. Centenas de ofícios tratam da cessão de passagens, por conta do Estado, a funcionários, autoridades e seus familiares, assim como a condução e escolta de presos do Interior e/ou para o Interior do Estado, desde que fosse conveniente. Agrupando documentos de 1882 a 1915, as viagens pagas pelo Estado a essas autoridades e seus familiares são inúmeras. Muitas delas são viagens apenas de ida, o que pode significar talvez a mudança de domicílio de alguns funcionários do Estado, até porque quando se tratava de passagens de ida e volta a requisição do chefe da Estação ao Presidente da Província para tal autorização era bem clara. Assim, o direito de transporte de bagagens, se fosse necessário, deveria vir expresso na requisição, caso contrário, as despesas para o transporte destas, corriam por conta não dos cofres públicos, mas do passageiro que pagaria em separado. Todas as colocações aqui, estão de acordo com a regulamentação proferida pelo Presidente da Província em 1887, em 11 artigos, os quais regulamentam as passagens de trem de ferro por conta da Província. O documento também se encontra no Arquivo Público e, por ser um original de 1887, está em estado bastante delicado não nos sendo possível tratar de todas as regras, mas somente aquelas que nos deram indícios da movimentação na Estação.

A quantificação da documentação não foi feita por entendermos que não era necessária, pois o objetivo não era verificar a frequência com que as viagens eram feitas na Estação, mas sim, observar o intuito dessas viagens. Se a Estação era somente um espaço utilizado para o simples transporte ou era também um espaço onde se davam práticas de sociabilidade e convivência.

Do levantamento, foi verificado que as passagens cedidas pelo Estado eram em sua quase que totalidade de 2ª classe, pois não havia carros de 3ª classe. Os presos escoltados viajavam na 2ª classe, já que os soldados precisavam estar sempre com eles. As requisições para carros de 1ª classe acontecem com certa frequência. Geralmente são para os capitães do Batalhão de Segurança, mas estas passagens são requisitadas em maior número para as esposas de autoridades do

Batalhão de Segurança ou, simplesmente, não há nenhuma informação que possa identificar quem seria a autoridade cuja esposa ou mãe recebia a passagem.

As Estações mais requisitadas em todos os documentos são Quixeramobim, Maranguape, Quixadá, Guaiúba e Humaytá, talvez porque nem todos os documentos tenham sido conservados, mas os que foram analisados nos dão bastante informações sobre as chegadas e partidas da Estação.

As viagens com escolta de criminosos foram verificadas e recorrentes somente da Central para a Estação de Maranguape e também para Quixadá, se tratava de requisição de passagens de 2ª classe somente de ida para dois guardas (que podiam ser cabos ou praças) e o criminoso e em todas as ocorrências de escolta não havia previsão de bagagem. As requisições determinavam a quantidade de passagens e se seriam de 1ª ou 2ª classe, determinavam a autoridade pelo cargo e pelo nome, a grande maioria eram sargentos ou soldados do Batalhão de Segurança da Capital ou da própria estação de destino, mas não era explicitado o porquê das viagens.

A Estação de Humaytá foi a Estação que mais recebeu passagens a saídas da Estação Central de Fortaleza, para as esposas, mães e filhos de autoridades, quase sempre em grande número, e muitas vezes sem sequer apresentar identificação. Uma dessas requisições chamou atenção pelo fato de ser uma passagem de 1ª classe e ao mesmo tempo uma reserva para a 2ª classe, na qual ia uma responsável pela bagagem da passageira.

Secretaria de Justiça do Estado do Ceará em 08 de junho de 1901, 1ª Secção, Ilmo Sr Agente da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité. Requisito uma passagem de 1ª classe dessa Estação a de Humaytá, para a D Rosa Jardim de Abreu mulher do Alferes do Batalhão de Segurança João Baptista de Abreu; bem assim a de 2ª classe até a referida estação para Maria Amélia com direito ao transporte das respectivas bagagens. Correndo as despesas por conta do Estado. Secretaria da Justiça, Desembargador (...). (Requisição 08/06/1901)

As irmãs de sargentos também eram agraciadas com passagens de 2ª classe de ida e volta para outras estações da Província. Assim, como havia solicitação para toda a família de soldados, e até mesmo cidadãos sem identificação, alguns documentos registravam as passagens para irmãs, esposa e filhos determinando a idade das crianças, mas não sabemos de que autoridade se tratava. O certo é que, essas pessoas se utilizavam do espaço da Estação e dos seus trens à custa do

Estado e se estavam em família, de alguma forma principalmente naquelas que iam a esposa, a mãe e as crianças, a viagem acabava como um passeio.

Em contraste aos registros de viagens custeados pelo Governo, se faz de suma importância, para observamos mais sobre os passageiros que passavam pela Estação Central, a reclamação que se refere aos altos preços das passagens o que inviabilizava aqueles mais desprovidos à possibilidade de transportar-se nos trens.

As passagens estão por um preço exorbitante, impossível para o pobre, sobretudo por não haver 3ª classe: até o commercio está impossibilitado de servi-se da estrada para o transporte de seus gêneros e mercadorias, por quanto um volume que pagava 240 réis foi elevado para 600 réis, e assim em proporção. De Maranguape e Pacatuba se está transportando em carros communs e costas de cavallos, por que segundo a nova tabella é impossível fazer face as despesas. (ECHO DO POVO, 1879, p. 3).

Analisando a reportagem do jornal Echo do Povo de 09 de junho de 1879 observamos a descrição da Estação como espaço coercitivo, disciplinado, onde há um devido tratamento para os engenheiros responsáveis diretos pela Estação, sendo que aqueles que estavam no espaço da estação deveriam se portar de tal maneira, demonstrando a hierarquia entre funcionários e de certo até mesmo com passageiros.

Cada engenheiro é um suzerano da linha, que trata o publico especialmente os trabalhadores e empregados como escravos, sendo obrigados alevantarem-se quando passam, chapéus nas mãos, e olhos cravados no chão em sinal de obediência absoluta; e notadamente um certo Sr. Amarílio que se tem tornado celebre por suas insolências, até com os passageiros respeitáveis, em seus dias de mau humor. (ECHO DO POVO, 1879, p.3).

Também pelos trens chegavam a Fortaleza, fugindo do Interior, os retirantes em tempos de seca, estes, como já foi observado em linhas anteriores, ficavam alguns dias na Estação até que conseguissem abrigo e ocupavam os corredores da Estação durante o dia, e os armazéns à noite. Podemos pensar o olhar desse retirante pelas plataformas da Estação ao barulho das chegadas e partidas das locomotivas com seus apitos e fumaça, a esperança do fim da seca e a chegada do abrigo, tudo isso diante da modernidade e velocidade representadas por aquele espaço.

O vai e vem do trem faz a ligação das demais localidades que confluem para as estações, espaço dos encontros, das vendas, das entregas. Eduardo Campos

(1982) destaca de forma bem poética os significados dessas práticas no espaço das estações.

É alegre e espontâneo o trabalho daqueles que fazem o expediente não remunerado das madrugadas, ferroviários “honoris causa”, mestras e mestres de guloseimas especiais, e donas de tabuleiros, ou simplesmente vendedores ambulantes, gente que acode às estações para comprovar que existe realmente uma deliciosa cozinha popular. Assim se tem amendoim cru ou torrado em Modubim; pão-de-ló em Maracanaú; banana seca em Pacatuba; uvas, em Baturité, doce de leite e arroz doce, em Reriutaba. Daí por diante, porque um trem não é simplesmente um trem. É toda a envolvimento de estilos de vida, de sobrevivência, de trocas de conhecimentos; estabelecimento de novos hábitos e costumes. (CAMPOS, 1982, p. 08).

A Estação Central era um lugar de passagem, que conectava dois espaços de tráfego: o espaço da cidade com o da ferrovia, interiores de todo o Estado. Uma parte neoclássica e suntuosa de um edifício, um lugar físico, remetendo-se à ideia de cidade, lugar que vai se transformando em espaço de vivências, socialização, práticas. Basta ao passageiro sentar e esperar alguns minutos o horário do trem, que este ao chegar anunciava com o silvo de seu apito o que e quem havia chegado, trazendo as notícias de longe.

3.3. Na Estação: os usos do espaço.

Todo lugar tem uma dinâmica espacial e social que lhe é característico, seus ocupantes e a forma como estes a fazem, atribuem ao lugar aspectos peculiares de espaço social. Através da tipologia arquitetônica e dos usos atribuídos a eles além das experiências individuais e ou coletivas vivenciadas nele, podemos interpretá-lo e representá-lo.

Os vários usos do espaço demonstram como ele é utilizado e que nem sempre o planejamento original para qual se destinava a projeção do lugar é seguido a risca. Para além do planejamento arquitetônico as experiências vividas modificam o espaço. Os prédios são objetos sociais, e como tais estão carregados de valores e sentidos próprios de cada sociedade.

Ao estudarmos a Estação como espaço, se faz necessário entendermos que o prédio não deve ser somente identificado como um lugar de viajantes, mas um espaço de articulação de inúmeras atividades que se desenvolvem em determinados locais da estrutura do prédio, estes que são ocupados de acordo com suas funções, manutenção do material e transporte, oficinas, armazéns de estocagens, salas da administração, nos quais se inserem atores que transformam e significam o espaço.

A Estação antes de ser um abrigo para aqueles que chegam ou partem dela, é uma estrutura que envolve técnicas e práticas sociais voltadas para a organização do espaço, as atividades, as relações e o tempo de seus trabalhadores, usuários, passageiros e passantes. Portanto, a Estação expressa em sua ordem espacial formas de gestão do tempo, despendido nas atividades que têm lugar nos seus interiores e que legitimam aquele espaço.

Ao caracterizarmos a Estação Central a partir de sua tipologia, observamos que seus aspectos funcionais e sua dimensão estavam de acordo com a importância econômica do local onde ela foi implantada. Fortaleza era a Capital, e neste momento, com o desenvolvimento comercial, a cidade crescia e tornava-se o núcleo hegemônico das atividades de maior importância da Província. Por ser do tipo terminal, a Estação enquadrava-se como de grande porte e de 1ª classe. Possuía a plataforma coberta de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, localizada paralelamente e junto à via - férrea, elevada com relação ao nível do terreno e de forma que permitisse o perfeito embarque e desembarque, compartimentos para a administração, bilheterias, oficinas, armazéns, casa de locomoção, galpões para material rodante. Cada espaço remete a especialização das atividades e a disciplina desses.

Utilizando-se da imagem podemos observar como se davam os usos do armazém e seu entorno. A seguir destacamos um momento de bastante movimento na rua lateral direita do Prédio da estação, a movimentação caracteriza-se por um momento de carga e descarga de diversos produtos pelo portão lateral dos armazéns da Estação, pela Rua General Sampaio ao lado da Cadeia Pública. A fotografia não tem data certa, mas observando as características, podemos perceber que a iluminação ainda é de combustores a gás, pela presença do combustor bem no canto do jardim do prédio pela Rua da Misericórdia e outro ao final da Rua General Sampaio em direção à praia. Além dos combustores, é de nítida identificação os postes condutores de energia dos bondes, o que nos leva a crer que

a foto data de pelo menos 1912, data que correm os primeiros bondes elétricos pela cidade. As carroças carregadas demonstram que da Estação para outras áreas da cidade ainda era comum a tração animal, até por que nem todos podiam pagar pelo transporte de mercadorias em vagões de carga. Estamos diante de um momento bem movimentado no entorno da Estação, pessoas transitam carregando mercadorias, outras estão sentadas sobre os pacotes, a espera e verifica-se a presença de crianças e mulheres conversando. É possível perceber, pessoas bem vestidas e que o uso do chapéu é bastante comum. A apropriação da rua se dá de forma bem peculiar, já que ela está ocupada não para fluir o trânsito, mas como local de carga e descarga do armazém da Estação.

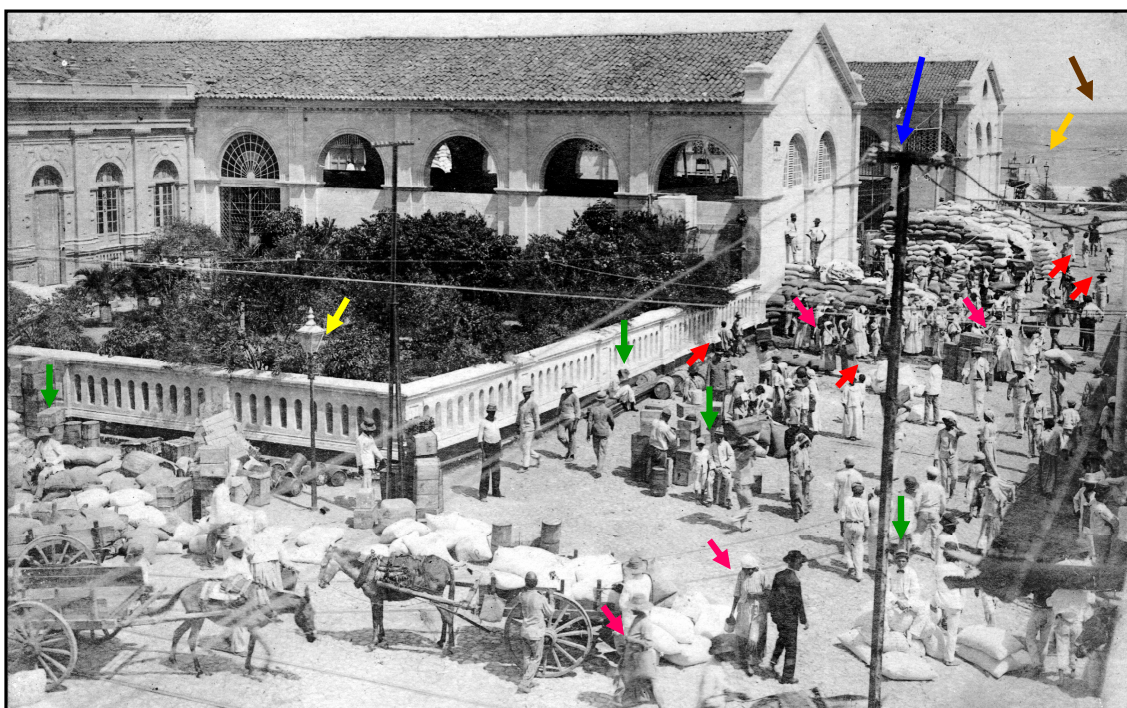


FIGURA – 27: Foto da lateral da Estação Central, vista do portão lateral do armazém, as setas verdes indicam as pessoas sentadas sobre as mercadorias; as setas rosa, as mulheres; as setas vermelhas, algumas crianças; as setas amarelas, os dois combustores, a azul, os postes de energia elétrica dos bondes e a marrom aponta o mar. Fonte: Acervo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

A utilização dos espaços especializados também caracteriza um aspecto que deve ser ressaltado, a fotografia (Fig. 28) a seguir também não tem data certa, mas segundo informações prestadas pelo cedente da mesma, a data provável é do

final do século XIX, ao que nos apresenta, trata-se da folha de um álbum da própria Estrada de Ferro de Baturité, e se trata da oficina de reparação da Estação Central que fora inaugurada em 1879. Apesar de não podermos afirmar com certeza que se trata de uma foto encomendada, para o referido álbum, a arrumação dos funcionários na foto nos aponta para uma provável pose estratégica para a mesma. A imagem mostra cada um dos empregados efetuando sua atividade, as peças de ferro estão dispostas de forma que podemos bem observá-las, a presença do ferro é uma constante da fotografia e mais uma vez podemos perceber o uso do chapéu pelos funcionários. Ao fundo da foto a caldeira, a frente um empregado com um martelo de ferro e a peça trabalhada de ferro fundido, em destaque, chama a atenção na imagem.

As fotos seguintes retratam ambientes de trabalho, mas os usos desses espaços não se modificam em razão do lugar, as sociabilidades neles se dão através da relação dos comportamentos cotidianos entre pessoas comuns e suas sociabilidades, o que se difere nestes lugares, são as ações atribuídas às funções de acordo com a especificidade do trabalho. O uso do espaço, seja para o lazer, ou para o trabalho, não se diferenciam, são um fazer comum, que se dão a partir das sociabilidades.

Deste ponto de vista, o corte não passa agora entre o trabalho e os lazeres. Essas duas regiões de atividades se homogenizam. Elas se repetem e se reforçam uma à outra. Nos locais de trabalho se vão difundindo as técnicas culturais que camuflam a reprodução econômica sob ficção de surpresa (o "happening"), de verdade ("a informação) ou de comunicação ("a animação"). Reciprocamente, a produção cultural oferece um campo de expansão para as operações racionais que permitem gerir o trabalho mediante a divisão (uma análise), mapeando-o (uma síntese) massificando-o (generalização). Outra distinção se impõe, além daquela que distribui os comportamentos segundo o seu lugar (de trabalho ou de lazer) e os qualifica então pelo fato de se colocarem nesta ou naquela casa do tabuleiro social – no escritório, na oficina ou no cinema. Existem diferenças de outro tipo. Elas se referem às modalidades da ação e às formalidades das práticas. Atravessam as fronteiras que permitem as classificações do trabalho ou de lazer. (CERTEAU, 1999, p. 92-93).

As oficinas, armazéns e demais edifícios especializados da Estação eram espaços de disciplina, os trabalhadores obedeciam a uma rígida hierarquia em relação ao engenheiro chefe, a quem deviam cumprimentar quando passassem levantando os chapéus e baixando a vista em sinal de respeito.

Esses espaços caracterizados pelas suas funcionalidades, caracterizam-se por ser um espaço "que não pode ser conhecido a não ser por uma experiência

direta, é o protagonista do fato arquitetônico” (ZEVI, 2009,p. 18). São as vivências dentro dos espaços que caracterizam seus usos e não tão somente o planejamento da arquitetura.



FIGURA – 28: Fotografia da oficina de reparação, a seta laranja indica a peça de ferro fundido trabalhado, a azul, o funcionário com o martelo, e as verdes, indica os empregados de chapéu. Fonte: Acervo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

A próxima foto (Fig. 29), que parece ter sido retirada do mesmo álbum, mostra a imagem de frente da oficina de serraria da Estação Central, mais visível que a anterior, deixa transparecer a organização dos empregados, numa arrumação frontal como se realmente estivessem posando propositalmente para o flagrante, como se trata de uma serraria, a presença do ferro é bem menos característica.



FIGURA – 29: Vista da serraria, foto do final do século XIX. As setas laranja apontam para os empregados que usam chapéu. Fonte: Acervo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

Fechando a mostra de fotografias que ilustram o ambiente das oficinas, a figura 30, destaca uma visão geral das oficinas, aqui os funcionários estão localizados no lado direito da oficina que é de manutenção das locomotivas, observamos a presença do ferro como elemento em destaque e podemos ter a mesma percepção que tivemos das duas anteriores, ao observarmos que se trata da folha de um álbum. O que pode nos indicar fotografias tiradas com o propósito de retratar as oficinas na posteridade. Os empregados ao fundo também trabalham de chapéu.

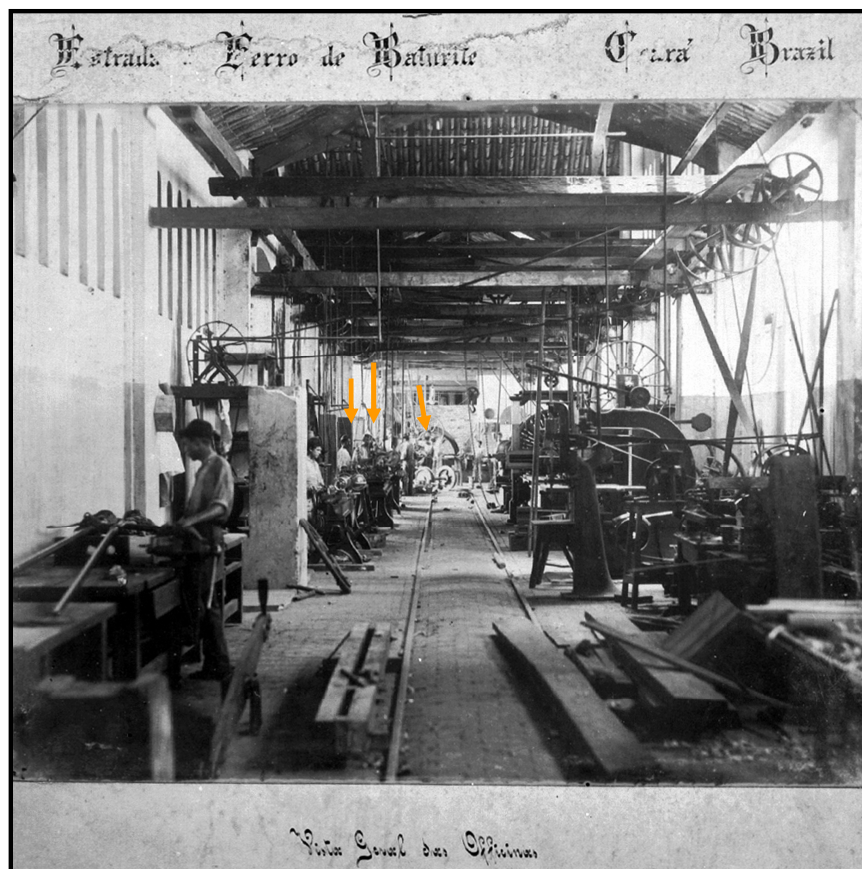


FIGURA – 30: Vista geral das oficinas, foto do final do século XIX. As setas laranja apontam para os empregados que usam chapéu. Fonte: Acervo pessoal do professor Assis Lima, cedida gentilmente.

Certeau (1999) afirma que as pessoas se apropriam dos mais variados espaços de circulação, inventando maneiras de fazer e de estar nestes 'lugares'. O prédio Estação é o lugar destinado às atividades de embarque e desembarque de mercadorias e passageiros, além dessa finalidade, desenvolvem-se na Estação, atividades administrativas, gerenciais, que possibilitam o seu funcionamento. Mas as relações cotidianas, as práticas e sociabilidades naquele local, fazem surgir outras formas de uso. A Estação Central era o ponto terminal da Estrada de Ferro de Baturité. Era a Estação que concentrava todo o fluxo transporte da Província, pois o Porto localizava-se em Fortaleza. Essa centralização destacava a Estação Central como referência em relação as demais estações do Estado, que na sua maioria, eram intermediárias. Dessa forma, ações que relacionavam as demais estações ocorriam na Estação Central. Podemos demonstrar a utilização do espaço do prédio para uma prática que não era específica das estações e que foi publicado no jornal

Cearense de 1879: “No dia 26 do corrente, às 11 horas da manhã, terá lugar na Estação central a arrematação de mercadorias e objetos abandonados nas estações” (CEARENSE, 22 mai., 1879. p.2).

Aqui temos a utilização da Estação Central, para um leilão de objetos deixados nas estações e que não foram resgatados por seus donos, trata-se de uma experiência, que, de algum modo aglomeraria pessoas que chegariam até ali, não como passageiro, mas para participar da arrematação ou mesmo por curiosidade.

O relatório dos engenheiros Amarílio de Vasconcellos e Henrique Foglare, denominado *O prolongamento da Estrada de Baturité e os açudes na Província do Ceará*, destacam outro fim para as estações que não só os transportes.

De facto seria um absurdo suppor, que cada morador do sertão possuísse bom senso e previsão para precaver-se contra eventualidades, prováveis sim, mas indeterminadas quanto a sua ephoca. Muitos não o farão e muitos não o poderam fazer, por se acharem longe da estrada ou nas províncias visinhas. Para estes servirão as estações da estrada. Como tantos pontos de reunião, onde com mais facilidade poderão prover suas nessecidades, demandando a Capital e os grandes centros, que por essa rasão não se constituirão mais nunca, como se succedeu a ultima secca. O receptáculo de uma grande massa de emigrantes, tão prejudicial á salubridade quanto á ordem publica. (VASCONCELLOS, 1881, p. 7).

Nos vários documentos utilizados podemos constatar que o espaço da Estação estava diretamente relacionado aos retirantes que fugiam das secas no interior da Província. O relatório de 28 de fevereiro de 1878, já destacado anteriormente, do Presidente da Província Paulino Borges afirmava que os flagelados fugidos da seca que assolava o Interior chegavam a Estação e nela ficavam abrigados até encontrarem para onde ir.

Além dos retirantes que chegavam a Estação fugidos da seca, nela encontravam-se também os retirantes que já estavam ocupados dos trabalhos de construção do prédio e dos ramais de seção de linhas. Os alimentos para os imigrantes eram transportados pela Estrada de Ferro e também eram armazenados nas dependências da Estação, como mostra a Diretoria Geral do tráfego da Via-férrea de Baturité em resposta ao despacho da requisição do Presidente de Província.

Cumprindo-me asseverar a VEx^a não se acham armazenados na Estação Central, gêneros destinados ou para Pacatuba, ou para Baturité, deve, no entanto seintificar a VEx^a que o número de volumes alimentícios que actualmente se achão depositados actualmente nesta estação são os seguintes com o destino indicado. Maranguape, 200 saccas de farinha,

Pavuna, Monguba, 50 fardos de carne. Estes gêneros fazem parte de uma remessa que foi hoje entregue a estação central e que não pode seguir toda por falta de espaço nos vagões de carga. (PRIVAT, 10/01/1878, p. 2).

Outra atividade que se destaca aqui como uso do espaço da Estação Central diferente da lógica dos transportes, é a parada para um café. Em 1898, foi inaugurado nas dependências da Estação Central, um café, local que pode ser visto como lugar de lazer e distração. Transcrevendo a reportagem do jornal *A República*, observamos a inauguração do Café Cá é Baturité na Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité, localizada em Fortaleza.

Cá é Baturité, com esta denominação, acha-se aberto ao público, um modesto Café, na Estação Central da E. de Ferro de Baturité, no salão onde funcionou a pagadoria e thesouraria da mesma. O proprietário bem conhecido neste ramo de negocio não poupa sacrifício para bem servir aquelles que lhe honrarem com sua freguesia. Outro sim, pode ser procurado ali para tratar de negocios concernentes a olaria a vapor S: Amaram de sua propriedade, em Modubim. Contrata fornecimento de toda sorte de materiaes de construção qualquer que seja a quantidade. Ceará 22-10-1898. José Brasil de Mattos. (A REPÚBLICA, 17 nov., 1898).

O anúncio deixa bem claro que no espaço do café, também os interessados em negócios com materiais de construção podem tratar diretamente no Café. O que se destaca para além dos serviços Café, na Estação, são as relações comerciais que também aconteciam.

Os locais de venda e consumo de café possuem características específicas relacionadas às sociabilidades neles presentes. São espaços de encontros, discussões, lazer, negócios, de espera.

Em Fortaleza existiam vários cafés, eram pontos de encontro, considerados locais de prestígio, onde se dava o intercâmbio de amizades, trocas de ideias e uma boa prosa. De acordo com Raimundo Girão (1979), constituíam-se como pontos de reuniões da gente fina e de intensa movimentação intelectual, era uma atividade social tão intensa que o autor denomina a atividade social como “irreparável vício da vida de Café” (Girão, 1979, p.199).

A abertura de outros Cafés e de algumas livrarias proporcionou, bem se compreende, a formação de pequenos blocos de habitués – intelectuais, boêmios, caixeiros, políticos, estudantes que se compraziam, matando o tempo, em bate papo, sem hora marcada, nem ordens-do-dia prefixadas. (GIRÃO, 1979, p. 185).

O período de abertura desses novos Cafés que destaca Raimundo Girão é exatamente a partir de 1898, momento de inauguração do Café da Estação. O espaço reservado ao Café na Estação figurava-se como esse lugar de encontros intelectuais de reunião, conforme o que conceituamos nos parágrafos anteriores, mas era também um lugar de lazer intermediário, já que a grande maioria das pessoas que ali passavam devia estar com alguma pressa ou porque estavam desembarcando na Estação e queriam seguir para casa ou porque estavam a espera do trem para que pudessem partir.

O Café como um lugar peculiar de sociabilidades nos aponta para mais um uso da Estação de forma a nos deixar bem claro que se tratava de um espaço comum, que anunciava a presença de equipamentos e práticas associadas ao progresso. Dessa forma a Estação era de fato um templo da modernidade, pois seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços diversos, utilizados por indivíduos de toda a Província, de modo que para além de suas funções inerentes ao serviço de transportes, ela desempenhava uma função social, servindo de ponto de encontro da população, atenta aos viajantes, mercadorias e até as notícias que chegavam de um ponto a outro da Província.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde o princípio, esta pesquisa objetivou tecer a história da Estação. A grande questão era saber se partiríamos do Prédio e de sua arquitetura, ou da chegada da ferrovia, mas à medida que as fontes foram se revelando, percebemos que o objeto de estudo suscitava estratégias de análise plurais. Dessa forma, se tornou difícil partir de um só de um questionamento, já que para tratar da Estação teríamos que abordar várias questões para entendermos como o Prédio da Estação havia se tornado, naquele momento, a materialização da relação ferrovia e cidade.

O Estudo da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza nos permitiu constatar alguns aspectos relevantes acerca da implantação da ferrovia e sua relação com a cidade. O primeiro deles diz respeito à chegada da ferrovia no Ceará. Constatamos que Fortaleza foi a sede para a instalação da Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité, pois era a Capital em pleno desenvolvimento econômico a partir das atividades comerciais agroexportadoras para a exportação e importação de produtos industrializados vindos da Europa. Buscou-se dentro de uma perspectiva histórica os fatores para o desenvolvimento da cidade. Verificamos que a atividade econômica comercial fomentada pelos investimentos estrangeiros, principalmente franceses e ingleses, exerceu impacto determinante para que Fortaleza se destacasse como núcleo hegemônico da Província e concentrasse o transporte de produtos, como algodão e café.

Fortaleza se colocou como centro irradiador do comércio. Foi necessária a implantação da ferrovia, como elemento facilitador do transporte de mercadorias, que até então era lento e precário feito em animais e estradas carroçais. O assentamento dos trilhos trouxe a velocidade que representava o progresso e a modernidade. Todas essas ideias eram constantes nos jornais de circulação da época, assim como nos relatórios de Presidentes de Província, o que nos permitiu tais conclusões.

Outro aspecto importante refere-se ao local da construção do prédio, embora a cidade de Fortaleza apresentasse, no momento da instalação do complexo ferroviário, um traçado urbano já consolidado, a sua localização já estava prevista pelo menos 10 anos antes, desde 1863, como pudemos observar a

demarcação do espaço com a referência “largo da manobra”, na planta do mesmo ano do engenheiro Adolpho Herbster. Observamos também nas obras dos memorialistas as várias tentativas de implantação da ferrovia na Província. Dessa forma, verificamos que, a chegada da ferrovia e de sua estrutura de funcionamento foi prevista e planejada.

Também foi possível constatar o estilo arquitetônico utilizado na construção da Estação e seus significados para o contexto histórico, econômico e social da época. O estilo neoclássico, quase que predominante na arquitetura das estações do final do século XIX, caracterizado pela beleza, grandiosidade e racionalidade, foi tomado como o estilo ideal para constituir a Estação Central, que precisava ser monumental e bela, representando o progresso e a modernidade trazidos pelo desenvolvimento comercial e pela velocidade do trem e funcional, internamente, de forma a facilitar os transportes de cargas, mercadorias e pessoas com maior rapidez.

Entre os anos de 1877 e 1879, a Província passou por momentos difíceis, pois foi assolada por um período de seca severa. Tão logo os efeitos da seca se apresentaram, medidas foram tomadas para dirimi-los ou pelo menos amenizá-los. A Capital em desenvolvimento virou abrigo para a multidão que fugia da seca, vinda do interior. A atmosfera de progresso e modernidade estava ameaçada, diante do exposto. Verificamos que foi durante este período que Fortaleza ganhou vários equipamentos urbanos, construídos com a mão-de-obra dos retirantes, inclusive o novo Prédio da Estação em estilo Neoclássico. O Governo tratou de ocupar os flagelados da seca com o trabalho nas construções de edifícios públicos e várias seções de vias para a ferrovia. Foi, portanto, a forma de dar continuidade ao processo de crescimento da cidade e ao mesmo tempo esconder os retirantes que sujavam as ruas e se acumulavam nas praças.

Em termos arquitetônicos, a composição do Prédio principal da Estação é definida por três partes simetricamente dispostas. Na área central, localizava-se o vestíbulo, a sala da diretoria, as salas de espera, entre outros. A estrutura da Estação também reservava espaços para as atividades especializadas, como as oficinas, depósitos e armazéns, que como vimos, tinham uma composição arquitetônica mais simples voltada para o aspecto funcional. Todo esse estudo arquitetônico do prédio nos remete a sua inserção nos ideais de progresso e modernidade. A análise arquitetônica do Prédio da Estação Central, a partir de suas

características, constatou que a estrutura do complexo ferroviário encaixava-se nas linhas gerais arquitetônicas seguidas no final do século XIX pelas ferrovias em todo o mundo. Foi o que verificamos levando em consideração o tratado sobre ferrovia do engenheiro francês August Perdonnet (1856) e outros autores de referência.

Apresentamos também a Estação central através de fotografias do final do século XIX, mesmo dispondo de um acervo fotográfico que não foi possível identificar com precisão a procedência, conseguimos apontar nas fotografias características visuais indicativas da monumentalidade do prédio e de como sua arquitetura simbolizava as ideias de progresso da época.

Outro elemento da composição arquitetônica que representa as ideias de progresso e modernidade envoltas à estação era o relógio, o qual compunha a fachada do prédio, bem na entrada da Estação. Percebemos o relógio como um elemento que simbolizava um novo ritmo e relacionava comportamentos da cidade à disciplina e horários do trem.

Não seria possível ter tratado da Estação, partindo da ótica do progresso, sem tratar do espaço da mesma, espaço conceituado por Certeau (1999), lugar praticado. A Estação como um lugar de passagem, partida, chegada, espera. Através de pistas sutis encontradas nos jornais e fotografias, foi possível mostrar que o espaço da Estação era um lugar de sociabilidades, nesse espaço se davam relações de trabalho ou de pessoas, que o valoravam, o impunham uma significação própria. Notamos também que o uso desse espaço confirma a ideia de progresso e modernidade incorporada ao discurso de jornais e relatórios naquele momento.

Dessa forma, buscou-se compreender a Estação por meio de sua inserção na cidade tendo como enfoque o desenvolvimento de Fortaleza a partir das atividades comerciais e das ideias de progresso e modernidade percebidas em torno das questões que envolviam a mesma. Procurou-se também entender a historicidade da Estação para compreender o simbolismo que ela adquiriu ao longo do período estudado.

Chegamos, enfim, ao final deste trabalho sem, entretanto, colocar um ponto final a todas as indagações, pois sabemos que, ao resolver cada uma delas, nos colocamos diante de outras tantas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- **Livros e produções acadêmicas**

ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil: as relações econômicas internacionais no Império**. 2ª ed. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2005.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. 4ªed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o oeste: estudo sobre o seu papel no sistema de viação nacional**. São Paulo: Melhoramentos S/D.

BARMAN, Christian Augustus. **An introduction to railway architecture**. London: Art and Technics, 1950.

BENJAMIN, Walter. **A modernidade**. In: KOTHE, Flávio R. **Walter Benjamin, Sociologia**. São Paulo: Editora Ática, 1985, p.92-122.

_____, Walter. **Experiência e Pobreza/ Sobre o conceito de História**. In: *Magia e Técnica, arte e Política: ensaios sobre literatura e história da cultura – Obras Escolhidas Volume I*. Trad. Paulo Sérgio Rouanet – 7. ed. – São Paulo: Brasiliense, 1994.

_____, Walter. **Paris capital do século XIX**. In: KOTHE, Flávio R. **Walter Benjamin, Sociologia**. São Paulo: Editora Ática, 1985, p.30-46.

BORGES, Maria Eliza Linhares. **História e fotografia**. 2ª Ed., Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

BRANDÃO, Helena H. N. **Introdução á análise do discurso**. Campinas: UNICAMP, 2004.

BRESCIANI, Maria Stella. **As faces do monstro urbano. As cidades no século XIX**. Revista Brasileira de História, São Paulo, n. 8/9, 1985.

CAMPOS, Eduardo. **A Fortaleza provincial: rural e urbana**. Fortaleza: Secretaria de Cultura, Turismo e Desporto, 1988.

_____. **Capítulos de história de Fortaleza século XIX (o social e o urbano)**. Fortaleza: Edições UFC (PROED), 1985.

_____. **Estrada de Ferro de Baturité: História e ação social**. Conferência realizada a 26.3.1982, em Baturité, na sessão comemorativa dos 100 anos da Estação Ferroviária de Baturité. Fortaleza, 1982.

CASTRO, Ana C. **As empresas estrangeiras no Brasil, 1960-1913**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

CASTRO, J. Liberal de. **Cartografia urbana de fortalezense na Colônia e no Império e outros comentários**. Fortaleza: Prefeitura Municipal – administração Lúcio Alcântara, março 1979/maio1982, 1982.

_____. **Fatores de localização e de expansão da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Edições UFC, 1977.

_____. **Notas relativas à arquitetura antiga no Ceará**. Tese. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Tecnologia, UFC, Fortaleza, 1980.

CASTRO, Maria Inês. **O preço do Progresso. A construção da estrada de Ferro Noroeste do Brasil – 1905-1914**. 1993, 298f. Dissertação (Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas) – Universidade estadual de Campinas, 1993.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do Cotidiano. 1. Artes de fazer**: Tradução Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do patrimônio**. Trad. de Luciano Vieira Machado. 3ª Ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CORREIA, T de Barros. **A gestão do Tempo e a organização da cidade moderna**. Sinopses, São Paulo, n. 33, p. 22-32, 2000.

COSTA, Cacilda Teixeira. **O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1994.

COSTA, José Rógeres Magalhães. **Transporte ferroviário: produção, mobilidade e desenvolvimento urbano**. Monografia. A cidade nos Trilhos, 2º Concurso de monografia CBTU, 45f, 2006.

CYRINO, Fábio R. Pedro. **Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação de the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. Através da análise de sua Arquitetura**. São Paulo: Landmark, 2004.

FABRIS, Annateresa. **Fotografia: Usos e Funções no Século XIX**. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

FAORO, Raymundo. A questão Nacional: a modernização. **Estudos Avançados**, USP. São Paulo, 6(14), 1992.

FERREIRA, Benedito Genésio. **A estrada de ferro de Baturité: 1870-1930. Projeto História do Ceará, política, indústria e trabalho 1930-1964**. Fortaleza: Edições UFC - Stylus Comunicações, 1989.

GARDIN, C. **Campo Grande entre o sagrado e o profano**. Campo Grande. MS: Editora UFMS, 1999.

- GIRÃO, Raimundo. **Evolução histórica cearense**. Fortaleza: BNB-ETENE, 1985.
- _____. **Geografia estética de Fortaleza**. 2ª ed. Fortaleza: BNB, 1979.
- _____. **História Econômica do Ceará**. Fortaleza: UFC/Casa José de Alencar. 2 ed. 2000.
- GRAHN, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973 (Coleção Estudos Brasileiros).
- GUABIRABA, Maria Célia de Araújo. **Ceará – a crise permanente do modelo exportador 1850-1930**. Fortaleza: Instituto da Memória do Povo Cearense, 1989.
- HARDAMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva**. 2ª ed. ver e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- HOBBSAWM, Eric J. **A era do capital. (1848-1875)**. São Paulo: Paz e terra, 1996.
- JORGE, Oliveira Vítor. **Arqueologia dos monumentos da Pré-história recente**. Revista da Faculdade de Letras: Ciências Técnicas e Patrimônio. Porto, I Série, vol. 1, p. 13-26, 2002.
- KÜHL, Beatriz M. **Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria de Cultura, 1998.
- LE CORBUSIER. **Por uma arquitetura**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2004.
- LE GOFF, Jaques. **História e memória**. Trad. Bernardo Leitão. 5ª Ed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.
- LEITE, Ary Bezerra. **História da energia no Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1996.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade: conflito de hegemonias**. Fortaleza, Stylos Comunicações, 1991.
- _____. **Expansão e hegemonia urbana: o caso de Fortaleza**. Fortaleza: UFC, 1983.
- LESSA, Simone Narciso. **TREM-DE-FERRO: Do cosmopolitismo ao sertão**. 252f. Dissertação (Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas) – Universidade estadual de Campinas, 1993.
- LIMA, Francisco de Assis Silva de e PEREIRA, José Hamilton. **Estradas de Ferro no Ceará**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda., 2007.
- LIMA, Solange Ferras de e CARVALHO, Vânia Carneiro. **Fotografia e cidade: da razão à lógica do consumo: álbuns da cidade de São Paulo, 1887-1954**. Campinas, SP: Mercado de Letras, 1997.

MAGALHÃES, José Rógeres. **Transporte ferroviário: produção, mobilidade e desenvolvimento urbano**. 2º Concurso de monografias CBTU, 2006.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4ª ed. Campinas, São Paulo: Pontes, 1990.

MEEKS, Carroll Louis Vanderslice. **The railroad station: an architectural history**. New Haven: Yale University Press, [1964, c1956].

MELLO, Evaldo Cabral. **O norte agrário e o Império, 1871-1889**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1994.

MEMORIA, Octavio. **Origem da viação férrea cearense**. Fortaleza: Typ Commercial – Praça José de Alencar, 1923.

MENEZES, Antonio Bezerra de. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Introdução e notas de Raimundo Girão. Fortaleza: Edições UFC/PMF, 1992.

MENEZES, Raimundo. **Coisas que o tempo levou**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2006.

MIGNOT, Claude. **L' architecture au XIXe siècle**. Paris: Éditions du moniteur, 1983.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1982.

MORAIS, Daisy. **Arqueologia da Arquitetura: Estação ferroviária de PIRAJÚ: ensaio de arqueologia da arquitetura de Ramos de Azevedo**. Erechim, RS: Habilis, 2007.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas**. Trad. Neil R. da silva. 4ª Ed. São Paulo, Martins Fontes, 1998.

NOBERT, Elias. **Sobre o tempo**. Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

NOGUEIRA, João. **Fortaleza Velha; crônicas**. 2ª ed. Fortaleza: Edições UFC/PMF, 1980.

PERDONNET, August. **Traité Élémentaire des Chemins de Fer**. 4 vols., Paris: Langlois ET Leclercq, vol.2, 1856.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste**. São Paulo: Livraria José Olimpyo Editora, 1949. (Coleção Documentos brasileiros).

PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social**. 3ª ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2001.

- PROENÇA, Graça. **Descobrimos a história da arte**. São Paulo: Ática, 2005.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1983.
- RODRIGUES, Maria Noélia Cunha. **Praças de Fortaleza**. Fortaleza, Imprensa Oficial do Ceará, 1990.
- ROSSI, Aldo (1978). **A Arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SAES, Flávio. A. M. **As ferrovias de São Paulo Paulista, Mogiana e Sorocabana 1870-1940**. São Paulo: Hucitec, 1974.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang. **The railway journey: the industrialization of time and space in XIX century**. Berkeley: The University of California Press, 1986.
- SCHORSKE, Carl E. **Pensando com a História: indagações na passagem para o modernismo**. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
- SEGNINI, Líliliana R. Petrilli. **Ferrovia e ferroviários**. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1982.
- SEMEGHINI, Ulysses C. **Do café a indústria: uma cidade e seu tempo**. Campinas, São Paulo: Editora Unicamp, 1991.
- SIQUEIRA, Tagore Villarim. **As primeiras Ferrovias do Nordeste Brasileiro: Processo de implantação e o caso da Great Western Railway**. Revista do BNDS, Rio de Janeiro, V. 9, Jun 2002, p. 169-220.
- SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1990.
- SOUSA, José Bonifácio de. **Para a história financeira do Ceará**. Revista do Instituto do Ceará, tomo LXXVII, p. 91-106, 1963.
- SOUZA, Simone e NEVES, Frederico da Costa (Org.). **Seca**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.
- TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará: origens do capital estrangeiro no Brasil**. Natal: UFRN: Ed. Universitária, 1985.
- TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. 2ª ed. Curitiba: HD Livros, 1996.
- TEOPHILO Rodolpho. **Varíola e vacinação no Ceará**. Fac-símile da edição de 1904, Fortaleza, Fundação Waldemar de Alcântara, Coleção Biblioteca Brasil cearense, 1997.
- VILLANUEVA, Ana. **Preservação como projeto: área do pátio ferroviário central das antigas Cia. Paulista e Cia. Mogiana**. Campinas, São Paulo: Dissertação de Mestrado/FAU-USP, 1996.

WHITROW, G. J. **O tempo na história**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

ZEVI, Bruno. **Saber Ver a Arquitetura**. Tradução: Maria Isabel Gaspar, Gaëtan Martins de Oliveira, 6ª Ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

ZUCCONI, Guido. **A cidade do século XIX**. Trad. Marisa Barda. São Paulo: Perspectiva, 2009.

- **Periódicos: Artigos, Jornais e revistas**

AMÉLIA, Praça da. **Jornal Cearense**, Fortaleza, Ano XXV, n. 17, 29 fev 1872, Noticiário, p. 2.

ARARIPE, J.C. de Alencar. **A comunicação pelos caminhos de ferro**. Revista do Instituto do Ceará, tomo LXXXVII p. 267-277, 1973.

CASTRO, J. Liberal de. **Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade de Fortaleza**. Revista do Instituto do Ceará. T. CVIII, p. 43-90, 1994.

_____. **Uma planta fortalezense de 1850 reencontrada**. Revista do instituto do Ceará. Tomo 119, vol. 119, p. 93-123, 2005.

BARROSO, José Parsifal. **O centenário da Rede de Viação Cearense**. Revista do Instituto do Ceará, tomo XCI, p. 90-97, 1977.

BATURITÉ, Estrada de Ferro. **Jornal Cearense**, Fortaleza, Ano XXXIII, 01 jun 1879, Noticiário, p. 2.

BATURITÉ, Estrada de Ferro. **Jornal Cearense**, Fortaleza, Ano XXXIII, Noticiário, 22 mai 1879, p. 2.

BATURITÉ, Estrada de Ferro. **Jornal Cearense**, Fortaleza, Ano XXXIV, n. 2, p. 01, 10 jun 1880.

BATURITÉ, Estrada de Ferro. **Jornal Echo do Povo**, Ano I, n. 4, p.3, 16 jul 1879.

BATURITÉ, Estrada de Ferro. **Jornal Echo do Povo**, Ano I, n.3, p.3, 9 jul 1879.

BATURITÉ, Via Férrea. **Jornal Pedro II**, Fortaleza, 6 ago., 1873.

CEARÁ, Caminhos de Ferro no. **Jornal A Constituição**, Fortaleza, Ano VIII, n. 81, Noticiário, p.1, 19 abr 1870.

COLLABORAÇÃO. **Jornal A Constituição**, Fortaleza, Ano VIII, n. 112, p. 2, 4 jun. 1870.

DIRETORIA, Sessão da Companhia Cearense da Via - férrea de Baturité. Cearense, Fortaleza, Ano XXV, n. 21, p. 3, 14 mar. 1872.

FERRO Estrada. Jornal Cearense, Fortaleza, Ano XXV, n. 18, p. 3, 03 mar. 1872.

POSSAMAI, Zita Rosane, **Fotografia, história e vista urbanas**, março de 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010190742008000200012&script=sci_arttext>. Acesso em: 10 out, 2009.

PROVÍNCIA, Governo da Atos Legislativos. Jornal Cearense, Fortaleza, Ano XXIV, n. 9, 26 jan. 1880, Parte Oficial, p. 1.

VERDADE, Será?. Jornal Echo do Povo, Ano I, n. 6, p. 4, 30 jul 1879.

VIA-FERREA, Jornal A Constituição, Fortaleza, Ano VIII, n. 146, Noticiário, p.1, 26 jul 1870.

- **Documentos e Relatórios**

BARROS, José Júlio de Albuquerque, Abertura da 1.a sessão da 24.a legislatura da Assembléia Provincial no dia 1 de novembro de 1878, p. 39,58 e 60. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1879. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>>. Acesso em: 10 mai, 2009.

BARROS, José Júlio de Albuquerque, Abertura da 1.a sessão da 25.a legislatura da Assembléia Provincial no dia 1 de julho de 1880, p. 45-49. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1880. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>>. Acesso em: 10 mai, 2009.

FOGLARE, Henrique. Ofício, Estrada de Ferro de Baturité. N. 13, 10 dez 1879.

MACIEL, Francisco d'Assis Oliveira. Abertura da 2ª sessão da 21ª legislatura da Assembléia Provincial do Ceará no dia 7 de julho de 1873, p. 15. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1873. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>>. Acesso em: 10 mai, 2009.

MATTOS, João Wilkens. Relatório de abertura da 1.a sessão da 21.a legislatura da Assembléia Provincial do Ceará no dia 20 de outubro de 1872, p. 45-46. Apenso F e G. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1873. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>>. Acesso em: 10 mai, 2009.

MORSING, Carlos Alberto. Ofício, n. 225, 16 set 1879.

_____. Ofício, Estrada de Ferro de Baturité, s/n. 4 fev 1879.

_____. Ofício, Estrada de Ferro de Baturité, s/n. 7 fev 1879.

_____. Ofício, Estrada de Ferro de Baturité, n. 238, 31 out 1879.

_____. Ofício, Estrada de Ferro de Baturité, n. 240, 5 nov 1879.

_____. Ofício, Estrada de Ferro de Baturité, n.243, 18 nov 1879.

_____. Ofício, Estrada de Ferro de Baturité, n. 243, compl. 18 nov 1879.

_____. Ofício, Estrada de Ferro de Baturité, s/n. 13 mar 1877.

_____. Synopse Histórica. Fortaleza, Rua da Boa Vista, 68, Typographia ecomomica, 1880

NEVES, Manoel Pinto Torres, Ofício, Estrada de Ferro de Baturité, s/n. 19 jul 1879.

PESSOA, Caetano Estellita Cavalcanti. Relatório de Presidente de Província do Ceará, 23 jan 1877, p. 17-22. Fortaleza, Typographia Dom Pedro II, Praça do Ferreira, 1877. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>>. Acesso em: 10 mai, 2009.

PRIVAT José. Inspetoria Geral do Tráfego da Via-férrea de Baturité. Resposta ao despacho do Presidente de Província. 10 jan 1878.

TAQUARY, Barão de. Relatório apresentado á Assembléa Provincial do Ceará na segunda sessão da decima oitava legislatura no dia 4 de julho de 1871, p. 3-6. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1871. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>>. Acesso em: 10 mai, 2009.

VASCONCELLOS, Amarílio e FOGLARE, Henrique. **O prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité e os açudes na Província do Ceara.** Fortaleza, Typ. Gazeta do Norte, Rua Senador Pompeu, 100, 1881.

VELLOSO, Pedro Leão. Relatório apresentado á Assembléa Legislativa do Ceará na sessão ordinária de 1881, p. 71-73. Fortaleza, Typ. do Cearense, 1881. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>>. Acesso em: 10 mai, 2009.