



AS FERROVIAS NO CEARÁ: UMA ANÁLISE DA CONFORMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DA REDE URBANA (1873-1926)¹

The railways in Ceará: an analysis of the conformation and consolidation of the urban network (1873-1926)

Los ferrocarriles en Ceará: un análisis de la conformación y consolidación de la red urbana (1873-1926)

 <https://doi.org/10.35701/rcgs.v27.1047>

Elizângela Justino de Oliveira²

Angela Maria Falcão da Silva³

Histórico do Artigo:

Recebido em 09 de setembro de 2024

Aceito em 07 de novembro de 2024

Publicado em 14 de fevereiro de 2025


RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar a rede urbana da Província/Estado do Ceará a partir da configuração da rede ferroviária cearense, formada pela Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e pela Estrada de Ferro de Sobral (EFS). Para analisarmos a centralidade e a hierarquia das cidades ferroviárias na rede urbana, elegemos seis condições singulares: 1 – população das cidades ferroviárias, 2 – a condição de ponta de trilhos; 3 – as receitas arrecadadas pelas estações, 4 – a divisão administrativa da rede de cidades que integram as ferrovias no Ceará, e, por fim, 5 – a imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária. O recorte temporal estabelecido (1873-1926) compreende o ano de inauguração do primeiro trecho ferroviário na província do Ceará, em 1873, até o ano de 1926, quando a EFB alcança o Crato, cidade situada no Cariri cearense. A pesquisa possui abordagem na Geografia Histórica Urbana (Abreu, 2000, 2006; Maia, 2014, 2019; Vasconcelos, 2009). A metodologia consiste na análise de variadas fontes documentais encontradas em diferentes instituições de memória disponíveis em meios eletrônicos e acervos físicos. Os resultados apontam que a implantação da ferrovia possibilitou a consolidação de algumas cidades ferroviárias enquanto importantes centros regionais, a exemplo das cidades de Sobral, Baturité e o Crato.

Palavras-chave: Rede urbana. Ferrovia. Geografia histórica. Ceará (Brasil).

¹ Esta pesquisa foi realizada com o apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

² Pós-doutoranda Júnior (CNPq) no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba (PPGG/UFPB). Professora Visitante de Geografia do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte (IFRN). Email: elizangelaoliveiram@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0001-6840-9900>

³ Professora substituta nos cursos de Bacharelado e Licenciatura em Geografia na Universidade Estadual do Ceará (UECE). Email: angela.falcao@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-2197-6523>

ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the urban network of the Province/State of Ceará based on the configuration of the Ceará railway network, formed by the Baturité Railway and the Sobral Railway. To analyze the centrality and hierarchy of railway cities in the urban network, we chose six unique conditions: 1 – population of railway cities, 2 – the condition of end of tracks; 3 – revenues collected by stations, 4 – the administrative division of the network of cities that make up the railways in Ceará, and, finally, 5 – the architectural grandeur of the railway station building. The established time frame (1873-1926) includes the year of inauguration of the first railway section in the province of Ceará, in 1873, until the year 1926, when the Baturité Railway reaches Crato, a city located in Cariri, Ceará. The research has an approach in Urban Historical Geography (Abreu, 2000, 2006; Maia, 2014, 2019; Vasconcelos, 2009). The methodology consists of analyzing various documentary sources found in different memory institutions available in electronic media and physical collections. The results indicate that the implementation of the railway made it possible to consolidate some railway cities as important regional centers, such as the cities of Sobral, Baturité and Crato.

Keywords: Urban network. Railway. Historical geography. Ceará (Brazil).

RESUMEN

El objetivo de este artículo es analizar la red urbana de la Provincia/Estado de Ceará a partir de la configuración de la red ferroviaria de Ceará, formada por el Ferrocarril Baturité y el Ferrocarril Sobral. Para analizar la centralidad y jerarquía de las ciudades ferroviarias en la red urbana, elegimos seis condiciones únicas: 1 – población de las ciudades ferroviarias, 2 – la condición de los extremos ferroviarios; 3 – los ingresos recaudados por las estaciones, 4 – la división administrativa de la red de ciudades que componen los ferrocarriles en Ceará y, finalmente, 5 – la grandeza arquitectónica del edificio de la estación ferroviaria. El período establecido (1873-1926) abarca el año en que se inauguró el primer tramo ferroviario en la provincia de Ceará, en 1873, hasta 1926, cuando el Ferrocarril de Sobral llegó a Crato, ciudad ubicada en Cariri, Ceará. La investigación tiene un enfoque de Geografía Histórica Urbana (Abreu, 2000, 2006; Maia, 2014, 2019; Vasconcelos, 2009). La metodología consiste en analizar diversas fuentes documentales encontradas en diferentes instituciones de memoria disponibles en medios electrónicos y colecciones físicas. Los resultados indican que la implantación del ferrocarril permitió la consolidación de algunas ciudades ferroviarias como importantes centros regionales, como las ciudades de Sobral, Baturité y Crato.

Palabras clave: Red urbana. Ferrocarril. Geografía histórica. Ceará (Brasil).

INTRODUÇÃO

Na segunda metade do século XIX, as ferrovias impulsionaram as interações espaciais entre as cidades – muitas vezes distantes – interligadas por trilhos. Entende-se por interações espaciais, a definição de Corrêa (2006, p. 279) enquanto “um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico.” A intensidade dessas interações, decorrente da circulação de pessoas, mercadorias exportadas e importadas e informações, origina ou reforça a centralidade de alguns núcleos urbanos, resultando em uma diferenciação entre eles, que, conseqüentemente, se traduz em uma hierarquia entre as cidades na rede urbana.

O objetivo deste artigo é analisar a rede urbana da Província/Estado⁴ do Ceará a partir da configuração da rede ferroviária cearense, formada pela Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e pela Estrada de Ferro de Sobral (EFS). A ferrovia permitiu a consolidação de algumas cidades ferroviárias enquanto importantes centros regionais, como exemplo podemos citar as cidades de Sobral, Baturité e o Crato; ou ainda a emergência de relevantes centralidades nas linhas férreas analisadas, entre elas: Camocim e Ipú.

O recorte temporal estabelecido (1873-1926) compreende o ano de inauguração do primeiro trecho ferroviário do Ceará (Fortaleza-Parangaba), em 1873, até o ano de 1926, quando a EFB alcança o Crato, cidade Boca de Sertão⁵, situada no Cariri cearense (Figura 02). Acreditamos que esse intervalo temporal é suficiente para a análise do impacto da ferrovia na centralidade das cidades que integram a EFS e a EFB, e na reestruturação da rede urbana cearense. Naquele ano de 1926, a EFB atravessava zonas econômicas – café e algodão – importantes do Estado, rasgando o território cearense de norte a sul, atingindo a região do Cariri cearense, e a EFS já havia alcançado cidades importantes, como Sobral (1882), Ipú (1894), Crateús (1912) e se aproximava de Oiticica (1932), última cidade ferroviária⁶ em território cearense antes de adentrar o Estado do Piauí. O ramal Itapipoca já possuía um trajeto com cerca de 50 km, mas só mais tarde atingiria Itapipoca (1940) e finalmente Sobral (1950) (Figura 02).

A pesquisa possui abordagem na Geografia Histórica Urbana, ou seja, pretende analisar a configuração do espaço e suas relações no passado, o que Abreu (2000) definiu como análise do “presente de então” ou, como busca definir Orella Unzué (1995, p. 8): *“la Geografía histórica es la rama de la geografía humana que se ocupa del examen estático de las relaciones del hombre con el suelo que habita en un pasado más o menos remoto”*.

A análise do objeto a partir da Geografia Histórica Urbana se reflete na demarcação temporal definida e na condução da análise (Maia, 2014, 2019) com ênfase nas fontes documentais primárias, consultadas de forma eletrônica ou em arquivos físicos. No intento de alcançar o objetivo proposto na investigação e de construir o objeto analisado, urge que “nos aproximemos dessas realidades de outrora e que tentemos analisar geograficamente seus

⁴ A divisão administrativa do Brasil durante o período imperial (1822-1889) era por províncias. A partir da República (1889), o país passa a ser constituído por unidades federativas, denominadas de estados.

⁵ Data do período colonial o termo Bocas de Sertão para “designar as vilas que surgiram afastadas da orla litorânea a partir do século XVII.” (Maia, 2017b, p. 27-28). Deffontaines (1944, p. 147) afirma que a Boca de Sertão é “a *ponta de linha*, que desemboca na região e constitui uma ponta pioneira [...], a boca sobre as regiões vazias.”

⁶ Segundo Maia, Silva e Whitacker (2017, p. 16), “cidades ferroviárias são todas as que receberam a ferrovia e tiveram uma estação ferroviária instalada.”

vestígios. Esses vestígios estão, em grande parte, materializados em documentos que precisam ser criticamente avaliados, relativizados, contextualizados.” (Abreu, 2000, p. 24). Assim, a partir das fontes documentais, que quase sempre estão dispersas nas instituições de memória ou em mal estado de conservação, buscamos montar o *quebra-cabeça* (Abreu, 2006) para analisar o nosso objeto empírico, articulando as categorias de tempo e espaço, na tentativa de tornar concreto o tempo abstrato, bem como dedicamos muita atenção à metodologia, atentando-nos à prudência na seleção e na análise dos documentos requerida pela Geografia Histórica Urbana (Abreu, 2000; Vasconcelos, 2009).

Nesse sentido, a metodologia utilizada para empreender a investigação do objeto de pesquisa proposto consistiu predominantemente na análise de diversas fontes documentais encontradas em diferentes instituições de memória disponíveis em meios eletrônicos e físicos, entre elas destacamos: a Biblioteca Nacional, em que foram analisados os *Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas* (Brasil, 1901; Brasil, 1903; Brasil, 1906; Brasil, 1907; Brasil, 1933); os *Relatórios do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio* (Brasil, 1891; Brasil, 1910; Brasil, 1928); o *Almanaque administrativo, estatístico, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1897* (Estado do Ceará, 1896); e o *Almanaque administrativo, estatístico, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano 1899* (Estado do Ceará, 1899); a Biblioteca do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro, na qual tivemos acesso ao documento *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa aos anos de 1932 e 1933* (Brasil, 1933) e ao *Anuário estatístico do Ceará de 1921* (Estado do Ceará, 1924), em que constam os dados populacionais por município do Estado, referentes ao censo de 1920; a Biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), onde encontramos o *Recenseamento do Brasil em 1872* (Brasil [1874?]), a *Sinopse do recenseamento de 1900* (Brasil, 1905), bem como o *Anuário estatístico do Brasil-AEB* (Brasil, 1916), do qual foi possível extrairmos dados populacionais por municípios do Estado do Ceará nos anos de 1907, 1910 e 1912; o acervo cartográfico da Coleção de mapas históricos de David Rumsey Map Collection, no qual encontramos o *Mapa agrícola do Estado do Ceará (1908)*. Além de consultas realizadas nos acervos icnográficos da Rede de Viação Cearense (RVC) e Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), preservados pela Associação dos Engenheiros da Rede Viação Cearense (AERVC), localizados no Ceará. As fontes documentais Brasil, 1903; Brasil, 1933; Estado do Ceará, 1896 também foram imprescindíveis para elaboração do mapa das estradas de ferro do Ceará (Figura 02), o qual apresenta o traçado ferroviário do Estado de 1872 a 1940, com a identificação das

datas de inauguração das estações ferroviárias, quilometragem das vias férreas e o *status* político administrativo dos aglomerados urbanos (vilas ou cidades).

Nos arquivos consultados, encontramos documentos substanciais para a escrita deste manuscrito, com longas séries históricas, as quais foram fundamentais para recompor a historiografia da rede ferroviária do Ceará, composta pela EFS e a EFB, objeto de análise neste artigo, além de informações primordiais para identificarmos e analisarmos as centralidades das cidades integradas pela rede ferroviária do Ceará, tais como os dados sobre as receitas arrecadadas por estação, considerando as mercadorias transportadas (algodão, couros, café, etc.); as receitas das estações ferroviárias por tipologia de fluxo (passageiros/viajantes, mercadorias, bagagens e encomendas, animais, telegrafo/informações e armazenagem); receitas totais arrecadadas por estações ferroviárias; as principais mercadorias transportadas pelas estradas de ferro em diferentes períodos temporais. Além disso, essas informações nos permitiram identificar a divisão administrativa do Ceará no século XIX, uma vez que essa classificação era primordial para descobrirmos se eram cidades ou vilas que estavam sendo interligadas via ferrovia.

O artigo conta, ainda, com a elaboração cartográfica produzida com técnicas modernas (Figura 02), que teve como base da sua produção a consulta às fontes documentais mencionadas anteriormente, bem como utilizamos a cartografia histórica intitulada *Mappa agricola do Estado do Ceará* (1908) (Figura 01), de autoria de Manuel Paulino Cavalcanti e de D. Wenaslin Silk, disponibilizada no acervo digital da coleção *David Rumsey Map Collection*. A Cartografia Histórica compreende mapas e representações cartográficas produzidas em épocas pretéritas, utilizando técnicas e métodos relativos à época de elaboração do documento; ou, ainda, construções cartográficas reconstituídas através de diferentes tipos de documentos (livros, relatos, relatórios e outros), utilizando-se técnicas modernas de elaboração (Menezes, 2009).

Para Menezes (2009, p. 249), “os mapas históricos são excelentes arquivos temporais, [...] fornecendo subsídios para o posicionamento correto do espaço no tempo e permitindo, assim, a recuperação de informações de um período de tempo anterior [...]”, se constituindo, portanto, em valiosa ferramenta através da qual é possível reconstituir a estrutura espacial pretérita. Nesse sentido, o *Mappa agricola do Ceará* (1908) permitiu verificarmos a espacialização das principais atividades econômicas naquele ano, os produtos agrícolas exportados e importados, as cidades e vilas já constituídas, bem como o avanço das linhas férreas no território cearense à época – informações de grande relevância para reconstituirmos o espaço pretérito.

É importante destacar que, ao citarmos informações provenientes dos documentos de fontes primárias, optamos por manter a escrita original da época, sem atualizá-la segundo as regras ortográficas vigentes atualmente. Assim, nas citações diretas e transcrições das fontes primárias, mantivemos preservadas a grafia da época em que esses documentos foram produzidos.

Após análise das fontes documentais, elegemos cinco condições singulares que podem indicar a centralidade das cidades analisadas na rede urbana ferroviária, tais como: 1 – população das cidades ferroviárias ao longo do percurso da linha férrea; 2 – a condição de ponta de trilhos⁷; 3 – as receitas arrecadadas pelas estações; 4 – a divisão administrativa da rede de cidades que integram as ferrovias no Ceará; e, por fim, o atributo 5 – imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária.

O artigo divide-se em três seções, além desta Introdução e das Considerações finais: a seção 1 – A conformação da rede urbana cearense; 2 – Notas sobre as ferrovias no Ceará; e a 3 – A rede urbana ferroviária no Ceará (1873-1926).

A CONFORMAÇÃO DA REDE URBANA DA PROVÍNCIA/ESTADO DO CEARÁ

No século XVIII, houve uma importante modificação no panorama urbano brasileiro, a criação de cidades e vilas distanciou-se da zona litorânea e o povoamento adentrou a porção à oeste do território brasileiro, onde as vilas Bocas de Sertão distavam 400 a 500 km do litoral (Azevedo, 1992). Naquele período, o número de cidades ainda era pequeno, mas as vilas se proliferavam, de modo que foram criadas 118 vilas no século XVIII (Quadro 1).

Quadro 1: Vilas no Brasil distribuídas segundo as regiões.

Séculos	Regiões					Total de vilas por séculos
	Norte	Nordeste	Leste	Sul	Centro-Oeste	
XVI (1501-1600)		3	6	5		14
XVII (1601-1700)	3	6	14	14		37
XVIII (1701-1800)	17	28	48	20	5	118
Século XIX – até 1823	20	54	85	47	7	213

Fonte: Azevedo (1992, p.42-43).

⁷ No processo de expansão ferroviária, houve locais onde a ferrovia estacionava, demorando alguns anos para prosseguir, esses locais/cidades são chamados ponta de trilhos ou ponta de linha. Para Deffontaines (1944), a ponta de linha também originava novas cidades Boca de Sertão. Ainda segundo o autor, essas cidades pontas de trilho apareciam como explosões, mas o seu crescimento rápido e muitas vezes momentâneo se devia ao fato de a ferrovia se prolongar, dando origem a uma nova Boca de Sertão que eclipsava a precedente.

Dentre as 28 vilas fundadas no Nordeste no século XVIII⁸, 13 delas estavam localizadas na Capitania⁹ do Ceará: Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção do Ceará Grande – atual Fortaleza (1726) –, Icó (1736), São José do Aracati – atual Aracati (1747) –, Vila Real do Crato – atual Crato (1758) –, Vila Nova dos Arronches (1759), Vila Viçosa Real d'América – atual Viçosa do Ceará (1759) –, Monte Mór Novo da América – atual Baturité (1764) –, Sobral (1773), Granja (1776), Campo Maior de Santo Antônio de Quixeramobim – atual Quixeramobim (1789) –, além de outras três sem denominação (Azevedo, 1992, p. 42-43).

O Quadro 2 mostra que alguns dos aglomerados urbanos que se tornaram vilas no século XVIII foram elevados à categoria de cidade no século XIX e se configuravam como importantes centralidades na rede urbana do Ceará, em decorrência das funções comerciais que exerciam e do contingente populacional que concentravam já no século XIX. Veremos que, com exceção de Aracati, que não foi incluída no trajeto da ferrovia, as demais (Baturité, Crato e Sobral) tiveram as suas centralidades consolidadas após a implantação da ferrovia.

Quadro 2: Origem, formação administrativa e econômica dos principais aglomerados urbanos do Ceará.

Cidade	Origem da formação administrativa e econômica
Aracati	A formação desse núcleo urbano iniciou-se no século XVII. A vila, com denominação de São José do Aracati, criada por alvará de 1747, foi elevada à categoria de cidade por lei provincial n° 244, de 25 de outubro de 1842. A cidade está situada no baixo curso do rio Jaguaribe, em sua margem direita. Aracati foi, no período colonial, centro de grande movimento comercial e empório de vasta área do sertão cearense graças ao seu porto fluvial. Os gêneros da agricultura mais relevantes em fins do século XIX eram a cana-de-açúcar, algodão e mandioca. O principal ramo de comércio era a cera e artefatos da carnaúba, o algodão, açúcar, rapadura e farinha.
Baturité	Antiga missão dos índios Canindé e Jenipapos, ao sopé da serra de Baturité, foi elevada vila, por alvará de 14 de abril de 1764, com o nome de Monte-Mór Novo da América. Pela lei provincial n° 844, de 9 de agosto de 1858, foi elevada à categoria de cidade, com denominação Baturité. O gênero da agricultura e do comércio mais importante era o café.
Crato	O povoamento da Vila do Crato teve início com o processo de catequese e aldeamento dos indígenas Kariris. O aldeamento foi fundado pelo frei Carlos Maria de Ferrara, denominado Missão do Miranda, administrado pelos frades da ordem dos Capuchinhos. Torna-se Vila Real do Crato, em 1758. O município criado por alvará de 24 de junho de 1764 foi elevado à categoria de cidade por lei providencial n° 628, de 17 de outubro de 1853. O gênero mais importante da agricultura era a cana-de-açúcar, e o principal ramo do comércio era a rapadura.
Sobral	A cidade de Sobral localiza-se às margens do rio Acaraú. Criada a vila por carta régia de 5 de julho de 1773, foi elevada à categoria de cidade pela lei provincial n° 229, de 12 de janeiro de 1841, com o título de Fidelíssima Cidade Januária de Acaraú; por outra lei, (n° 244, de

⁸ No período setecentista, a criação de vilas nas capitanias do Nordeste estava distribuída da seguinte maneira: Alagoas (2), Ceará (13), Maranhão (3), Paraíba (4), Pernambuco (1), Piauí (2), Rio Grande do Norte (3). Ou seja, o Ceará representava 46% do total de vilas criadas na região naquele século.

⁹ As Capitanias hereditárias foi um sistema administrativo implantado pela Coroa Portuguesa no Brasil em 1534, pelo rei de Portugal D. João III, com o objetivo de povoar, explorar e defender as possessões. As Capitanias hereditárias estavam situadas na porção do território a leste do meridiano de Tordesilhas, que foi dividido em 15 lotes de terras e distribuídos entre doze donatários (Felipe; Carvalho; Rocha, 2011), e teve duração até a implementação do Império.

<p>outubro de 1842), voltou a denominar-se cidade de Sobral. Os principais gêneros da agricultura em fins do século XIX eram legumes, cereais e algodão. Os principais ramos de comércio eram tecidos nacionais e estrangeiros, exportação de peles, algodão, sola e legumes.</p>

Fonte: Azevedo, 1992; Estado do Ceará (1896, p. 86-87, 95, 97, 135-136); IBGE, 1958.

Não só a capitania do Ceará, mas as outras capitanias do que hoje entendemos como Nordeste¹⁰ tiveram o povoamento do Agreste e do Sertão nordestino assentado na pecuária (Andrade, 1980; Moreira, 2014, 2015; Prado Júnior, 2008[1945]). Takeya (1995, p. 94) revela que, a partir do século XVIII, “[...] a pecuária absorvera capitais e braços, sustentáculo que fora do povoamento não da capitania do Ceará, mas de todo o sertão da região Nordeste”.

A pecuária também deu origem a inúmeras feiras de gado no Nordeste, que motivavam o deslocamento das boiadas e atraíam fazendeiros, boiadeiros e negociantes periodicamente. Entre elas, podemos citar algumas das mais conhecidas na região: as feiras do gado de Quixadá e Baturité, no Ceará; a de Feira de Sant’Ana, na Bahia; e as de Campina Grande e Itabaiana, na Paraíba. Eram nesses locais que havia a maior parte da comercialização do gado.

Antes mesmo da implantação de qualquer trecho ferroviário, na segunda metade do século XIX, observamos uma densa rede urbana na Província do Ceará, em que as cidades sediavam feiras, como Quixadá (a mais importante), Baturité, Aracaiaba e Porongaba, além dos principais centros de exportação como Sobral, Ipú e também Quixadá (Brasil, 1910), que já apresentavam significativa centralidade no território cearense. Mais tarde, tais cidades se tornaram cidades ferroviárias, impulsionando ainda mais suas centralidades.

O relatório do Ministro da Agricultura, Indústria e Comércio (Brasil, 1910, p. 102), descreve os principais centros de criação de gado no Estado do Ceará, são eles: “Inhamús, Quixeramobim, Santa Quitéria, Caratheús, Riacho do Sangue, Riacho do Figueredo, Bôa-Viagem, Tamboril, Quixada, Chodó, Canindé, Aracaty, Assú, Jaguaribe-Mirim, Cachoeira, Icó, Ipú, Sobral, Iguatehy, S. Matheus, Varzea, Alegre e Coriahú.”

Dentre as cidades mencionadas no documento, é importante destacar o papel de Aracati enquanto principal polo comercial naqueles tempos. Conforme Takeya (1995, p. 96), “situada próxima à foz do rio Jaguaribe, centro de excelência das charqueadas, a vila servia como

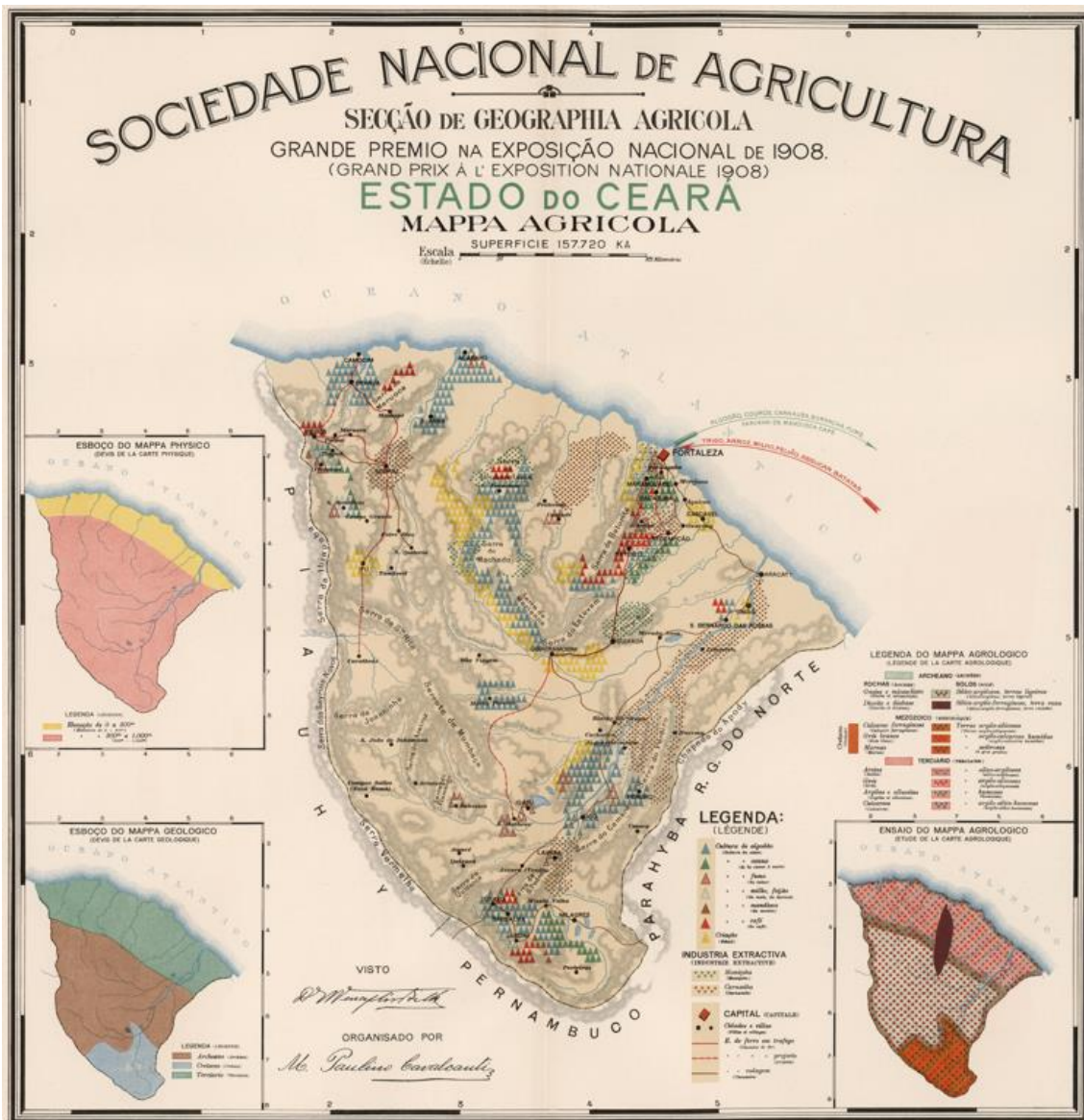
¹⁰ Segundo Andrade (1980, p. 9), “O Nordeste é apontado ora como área das secas, que desde a época colonial fazem convergir para a região, no momento da crise, as atenções e as verbas dos governos; ora como área dos grandes canaviais que enriquecem meia dúzia em detrimento da maioria da população; ora como área essencialmente subdesenvolvida devido à baixa renda per capita dos seus habitantes.” Para Castro (1992, p. 59), até o final dos anos de 1940 “não havia um ‘Nordeste’ na configuração atual [...]. Havia sim a seca e a cana-de-açúcar como identificadores das ‘Províncias do Norte’.

intermediária nas trocas mercantis com a praça do Recife.” A autora destaca ainda que a vila de Icó, localizada no alto sertão, também às margens do Rio Jaguaribe, e articulada com Aracati, drenava toda a produção daquela região. Inclusive, ambas cidades irão se consolidar como principais centros comerciais com o surgimento da lavoura algodoeira para exportação no século XIX (Takeya, 1995).

Ainda no mesmo relatório – Brasil (1910, p. 102) –, consta o Piauí como “grande centro de engorda de gado” e que parte do gado é exportada “[...] para o Ceará pelos municípios limítrofes dos dois Estados. O gado vae á Viçosa, Granja, Sobral e Caratheús; ahi é ele invernado e depois vae pelo porto de Camocim para o Pará, passando pela Estrada de Ferro de Sobral”.

Podemos complementar a análise da formação da rede urbana cearense a partir da Figura 01, referente à disposição das atividades agrícolas no Estado do Ceará em 1908. O referido mapa apresenta a distribuição das principais culturas cultivadas no Estado àquela época, dentre elas o algodão, a cana-de-açúcar, café, milho, feijão, mandioca, arroz, fumo e a atividade criatória. Na mesma figura, é possível observarmos as vilas e cidades existentes naquele ano e a relação de algumas delas com a pecuária (representada na legenda por triângulos amarelos), a exemplo de Quixeramobim e Ipú, cidades anteriormente citadas no relatório do Ministro da Agricultura, Industria e Comércio (Brasil, 1910) como uns dos principais centros de criação de gado no Estado. Nessa figura, é possível notarmos a concentração da atividade pecuária na região central do Estado (distante da zona litorânea) e nas ribeiras do Rio Quixeramobim e Aracati-Açu. Azevedo (1992) resalta a relação existente entre os cursos d’água e a criação dos núcleos urbanos à medida que avançava o povoamento para o interior. Segundo o autor, “raro era o núcleo urbano que não se achava associado a um curso d’água, grande, médio ou pequeno.” (Azevedo, 1992, p. 59).

Figura 1: Mappa Agricola do Estado do Ceará (1908).



Fonte: David Rumsey Map Collection. Disponível em:

<https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306837~90076724>. Acesso em: 13 mar. 2024.

Além da pecuária, a atividade algodoeira também promoveu a reorganização da rede urbana cearense, consolidando a centralidade de algumas cidades (Aracati, Icó e Crato) e criando novas centralidades. Nas proximidades do Crato, além do cultivo do algodão, podemos perceber a concentração de outros produtos, como o café e a cana-de-açúcar.

A expansão da produção do algodão no Brasil a partir do século XVIII foi decorrente da Revolução Industrial inglesa. O algodão brasileiro passou a ser procurado para abastecer as fábricas têxteis europeias quando houve a desarticulação das regiões produtoras nos Estados

Unidos, principal fornecedor dessa matéria-prima. Tal desarticulação foi fruto de dois episódios da história norte-americana: inicialmente, a Guerra de Independência (1776-1783) e, posteriormente, a Guerra de Secessão (1861-1865), que interromperam a produção dessa *commodity* no país e levaram a indústria europeia a buscar outro fornecedor.”

Takeya (1995, p. 101) explica que “[...] a grande seca de 1845, ao devastar rebanhos, consolidaria em definitivo a cotonicultura. Mas os anos 40 veria ainda o surgimento da lavoura cafeeira para exportação, no Ceará”. Ainda segundo a autora (1995, p. 101), “A cafeicultura foi desenvolvida principalmente no Cariri, nas serras do Ibiapaba, do Uruburetama e do Baturité. Esta última tornou-se o mais importante centro produtor [...]”. Fato que pode ser observado na Figura 01, que mostra a espacialização da cafeicultura no Ceará.

Portanto, é possível percebermos que algumas cidades, como Aracati, Baturité, Crato, Icó, Sobral e Quixadá, já apresentavam relativa centralidade na rede urbana na capitania do Ceará, tendo em vista a sua importância enquanto centros comerciais, de criação de gado ou outras atividades, como o algodão e a cafeicultura. Algumas delas terão sua centralidade consolidada com a implantação da ferrovia, como é o caso de Baturité, Crato e Sobral, conforme veremos a seguir.

NOTAS SOBRE AS FERROVIAS NO CEARÁ

A história das ferrovias no Ceará, assim como a da maior parte das ferrovias no Nordeste do Brasil, está ancorada em argumentos muito similares: o discurso da elite provincial sobre a necessidade da instalação da ferrovia para atender às demandas econômicas; a ferrovia enquanto elemento que carrega sobre si a ideia de progresso e modernidade; o socorro à população, nos períodos das secas; posteriormente, após o início das obras, juntaram-se àqueles outros argumentos, entre eles as dificuldades financeiras para a continuação do empreendimento, as quais acabaram paralisando as obras (Ferreira, 1989; Oliveira, 1994; Oliveira, 2019; Soares, 2018, Zorzo, 2001). Nesse sentido,

A primeira estrada de ferro do Ceará surge como pretensão de um personagem cearense com divulgação nacional, chamado de Thomaz Pompeu de Sousa Brasil (o Senador Pompeu), e alguns de seus amigos e negociantes, como o conservador Bacharel Gonçalo Batista Vieira¹¹ (Barão de Aquiraz), o Coronel Joaquim da Cunha

¹¹ Segundo Assis (2023, p. 96), “Tanto o Coronel Joaquim da Cunha Freire, como o Bacharel Gonçalo Batista Vieira eram homens donos de terra, de vastas propriedades nas serras da Ibiapaba, Baturité, Meruoca etc, e nos sertões. A justificativa para o interesse desses homens em participar da Baturité estaria [...] valorizar suas propriedades, facilitar

Freire¹² (Barão de Ibiapaba), o negociante inglês Henrique Brocklehurst (comerciante com contato nas praças de Londres e sócio da R. Singleburst & Cia) e o Engenheiro Civil José Pompeu Albuquerque Cavalcante. (Assis, Sampaio, 2010, p. 79).

A intenção da burguesia fortalezense era que a ferrovia partisse do porto de Fortaleza em direção ao sertão, passando pelas serras de Pacatuba e Baturité, produtoras de café, e alcançasse a cidade Boca de Sertão do Crato, no sopé da Serra do Araripe, atingindo uma das áreas mais dinâmicas do Ceará, em fins do século XIX e início do século XX. Esse trajeto incorporava vastas áreas produtoras de café, cana-de-açúcar e algodão, além das áreas de criação de gado. O intuito da classe senhorial de Fortaleza era ter o domínio das zonas produtoras do sertão Cearense (Alencar, 2021; Assis, Sampaio; 2010; Cortez, 2008).

A construção da primeira ferrovia no Ceará foi contratada pelo governo imperial e incorporada pela Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité, constituída em 25 de julho de 1870 (Baptista, 1942). Em 1871, a Companhia teve autorização para funcionar e em 1872 foram iniciadas as obras da primeira ferrovia do Ceará, a Estrada de Ferro de Baturité (EFB):

A primeira seção construída da via férrea de Baturité partiu da praça d'Amélia, em Fortaleza, e estendeu-se até Pacatuba, a 33 km da capital. [...] após a conclusão da primeira seção da ferrovia (até Pacatuba), a Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité - sociedade de capitalistas cearenses e estrangeiros que assumiram o projeto de construir a primeira estrada de ferro da província - passou por grandes dificuldades de obtenção de recursos e, dessa forma, após o ano de 1876, os trabalhos de construção da ferrovia ficaram paralisados, sendo retomados apenas dois anos depois. O reinício da construção da ferrovia de Baturité, em julho de 1878, teve como estímulo mais imediato a forte seca que assolou o Ceará, entre 1877 e 1879. (Cândido, 2002, p.84-85).

Cândido (2002) destaca que nas seções seguintes da EFB, até alcançar o Crato, em 1926, era padrão a utilização de mão de obra barata e abundante dos retirantes das secas que periodicamente assolavam o território cearense, lotando os abarracamentos de retirantes da capital da Província. Ainda segundo o autor, as “relações de trabalho [...], em muito, se aproximavam da escravidão. Trabalhando em troca, basicamente, de alimentos e roupas, os retirantes ‘indigentes’ foram largamente empregados na abertura dos novos caminhos [...]” (Cândido, 2002, p.85).

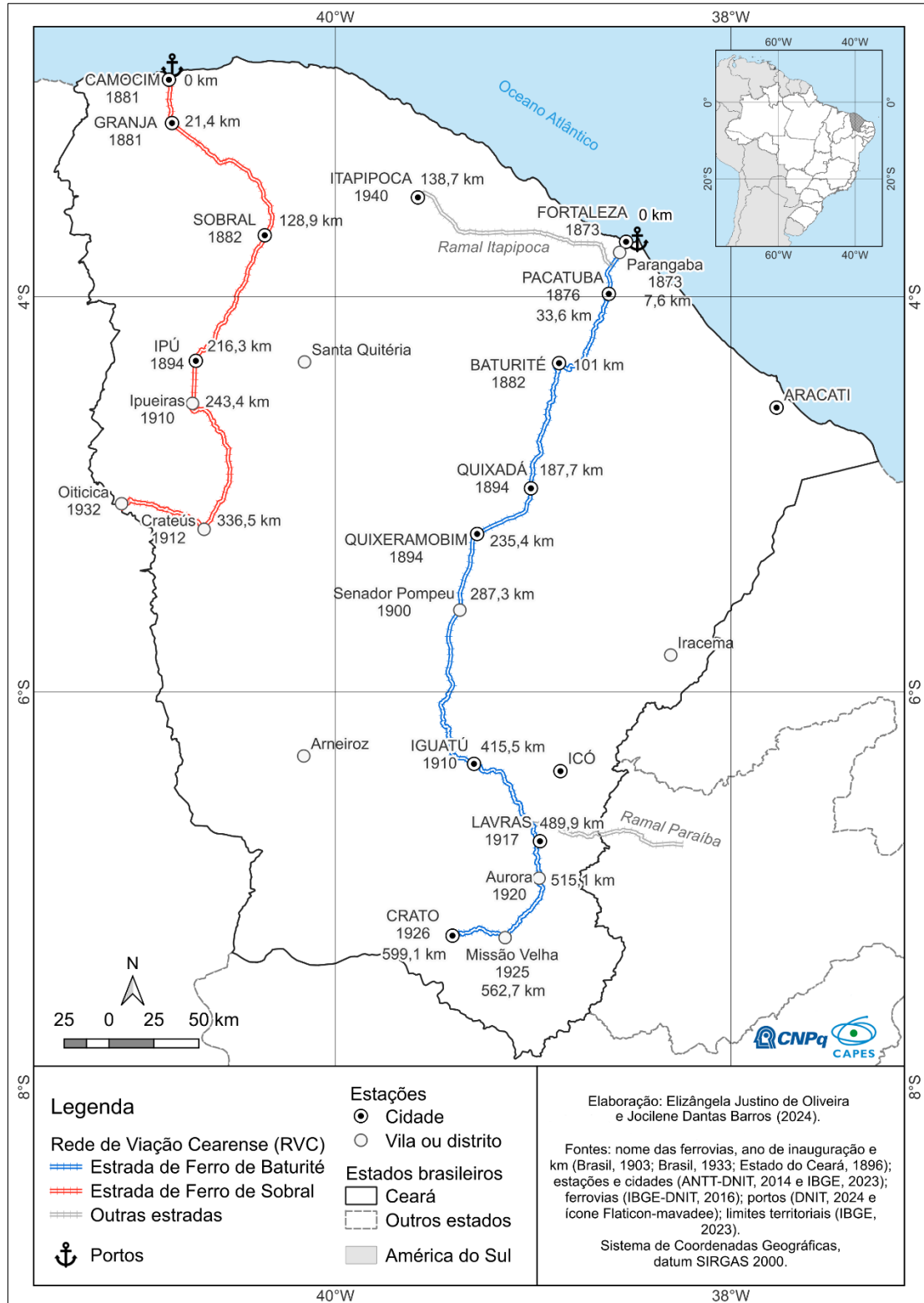
Em 1878, dá-se início à construção da Estrada de Ferro de Sobral (EFS), tendo como ponto de partida a cidade portuária de Camocim, que se ligará à importante cidade do sertão norte

o transporte da lavoura, dos braços e das informações e manter o controle político de seus próprios estabelecimentos, além de pretender angariar lucros com o transporte dos produtos de outros proprietários”.

¹² Também chamado de “o Mauá cearense” (Cândido, 2002, p. 96).

ocidental, Sobral, em 1882; a ferrovia também passará por Crateús (1912) e, posteriormente, alcançará Oiticica (1932), nas proximidades da divisa dos estados do Ceará e Piauí (Figura 2).

Figura 2: Estradas de Ferro do Ceará (1872-1940).



Fonte: Elaboração das autoras; Execução de Jocilene Dantas, 2024.

Ambas as estradas se constituíam as linhas tronco do Ceará e ficaram isoladas até 1950, quando o ramal Itapipoca (prolongamento da E. F. de Baturité) se liga a Sobral. Esse trecho ferroviário era chamado de "Estrada de Ligação", e ligava Fortaleza a Sobral. Sobre a EFS, Assis e Sampaio (2009, p. 13) afirmam:

A Estrada de Ferro de Sobral está classificada enquanto uma "Ferrovia da Seca", enquanto uma política territorial que vinha para "salvar" os atingidos com emprego na montagem da bitola. Ligando o Porto de Camocim a cidade de Sobral inicialmente (entre 1878 a 1882), essa estrada foi construída, principalmente, pelos trabalhadores flagelados das secas de 1877, 1878, 1915, 1919 e 1920. O "Trem da Seca", como era chamado, tinha como principal produto de transporte o algodão, as peles e os próprios flagelados que tendo a cidade de Sobral como ponto de coleta, fazia o transporte rápido até Camocim e de lá chegava por cabotagem a Fortaleza e diante disso ganhava o restante do Brasil e, principalmente, a Europa Ocidental (as indústrias inglesas).

É importante destacar que inicialmente a EFB era de propriedade da União, e que já no Governo Imperial contava com o empenho pessoal do Imperador Dom Pedro II. Com a Proclamação da República, em decorrência do agravamento da crise econômica, a União não dispunha de capital para continuar o prolongamento dessa estrada. Assim, o governo decidiu arrendar a EFB, juntamente com a EFS (Camelo Filho, 2000). Ainda segundo o autor, em 1898 foi aberta

uma concorrência pública, e a ferrovia do Baturité foi arrendada por firma particular, enquanto a E. F. Sobral já havia firmado contrato, em 1897, com o Engenheiro João Sabóia e Silva e Vicente Sabóia Albuquerque. Em 1906, o contrato de arrendamento da E.F Baturité foi transferido para a empresa Novis & Sabóia. Neste ano, a ferrovia contava com 235 km em tráfego e em 1910 a Baturité juntamente com a E.F. Sobral, foram transferidos para empresa inglesa The South American Railway Construction Company Limited-SARCCOL que arrendou ambas através do Decreto nº11.692 de 1 de maio de 1910. (Camelo Filho, 2000, p. 167-168).

Outro acontecimento importante na história das ferrovias do Ceará foi a unificação administrativa da EFB e da EFS, dando origem à Rede de Viação Cearense – RVC, em 1909. Com essa junção, a RVC passou a ser a segunda maior rede ferroviária do Nordeste, perdendo em extensão e capital para a *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, que englobava as ferrovias dos estados de Alagoas, Sergipe, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte (Camelo Filho, 2000).

Como podemos observar na Figura 02, o traçado ferroviário no Ceará ligava importantes centros agroexportadores, consolidando a centralidade de cidades como Baturité, Quixadá, Quixeramobim, Iguatu e o Crato – traçado da EFB –, e Camocim, Sobral, Ipú e Crateús – traçado

da EFS –, as quais, conforme explicitam Assis e Sampaio (2009), já eram importantes centralidades que integravam rotas dos caminhos antigos terrestres e aquáticos, que estavam ativos desde os séculos XVII e XVIII e passaram a ser secundários tendo em vista o “tempo rápido” das locomotivas.

A REDE URBANA FERROVIÁRIA NO CEARÁ (1873-1926)

As ferrovias tiveram papel preponderante nas transformações dos espaços intraurbanos e interurbano. Na escala interurbana, conectaram diferentes cidades a longas distâncias, permitindo a captação e emissão de fluxos diversos de mercadorias, pessoas e informações, sendo capazes de consolidar a centralidade de cidades que exerciam funções importantes, criar novas centralidades ou arrefecer a centralidade de cidades que não foram integradas pela ferrovia.

Já na escala intraurbana, as modificações são decorrentes dos inúmeros objetos e construções de edifícios que precisam ser instalados com a chegada do trem: a estação ferroviária, armazéns, casas de turma, casa de agentes ferroviários, oficinas, etc., pois “a ferrovia não exigia apenas os trilhos e estação, mas uma série de equipamentos e alterações no uso do solo que modificam a morfologia das cidades e sua dinâmica espacial” (Maia, 2017a, p. 4). Além destes, há outros que são instalados no entorno da estação, mas não estão diretamente ligados ao funcionamento da ferrovia, como: cafés, hotéis, fábricas, bancos, etc. Esses serviços surgem devido à densidade dos fluxos gerados pela ferrovia, que faz crescer a demanda por eles no entorno da estação ou na cidade ferroviária (Capel, 2011).

Muitas vezes a implantação da estação ferroviária redireciona o processo de expansão urbana dando origem a uma nova conformação urbana, conforme ressaltam Capel (2005, 2011); Maia (2017b); e Santos y Ganges (2011). A estação ocupa lugar de destaque e se constitui um dos nós da rede de cidades conectadas pela ferrovia, inclusive impulsionando a centralidade das cidades e reorganizando a hierarquia destas na rede urbana. Ao tratar do impacto das ferrovias no espaço intraurbano e na rede urbana, Capel (2011) afirma que:

*La llegada del ferrocarril produjo impactos considerables en la morfología de las ciudades, en la estructura económica y en la vida social. **Afectó a las centralidades existentes**, y proporcionó nuevas tendencias para el desarrollo urbano. [...]. En las ciudades ya existentes la llegada del ferrocarril incorporó, generalmente, posibilidades de expansión y de organización espacial. [...]. Fueron numerosas las ocasiones en que la localización de la estación del ferrocarril en un determinado lugar orientó la expansión de la ciudad en esa dirección, frente a otras alternativas. [...] bloqueó*

también líneas de desarrollo establecidas, al cortar calles existentes, estableciendo fracturas y barreras [...]. (Capel, p. 20-21).

Denominamos “rede urbana ferroviária” a rede de cidades constituídas ou integradas por uma ou mais linhas férreas que tem sua centralidade demarcada por algumas condições/características/atributos¹³, entre eles, citamos: a) o contingente populacional da cidade ferroviária; b) condição de ponta de trilhos; c) entroncamentos ou bifurcações ferroviários; d) uma ou mais estações ferroviárias nos limites territoriais do município; e) o montante das receitas arrecadadas pelas estações, pois os fluxos de mercadorias, pessoas, informações, armazenagem e animais indicam a centralidade que as estações possuem na rede urbana e na rede geográfica composta pelas cidades ferroviárias e pela ferrovia, respectivamente; f) a estrutura arquitetônica do edifício da estação; g) elementos que constituem a esplanada (armazéns, casa de turma, oficinas, etc.) de determinada cidade ferroviária; e, por fim, h) a divisão administrativa da cidade à época que a ferrovia foi implantada, uma vez as cidades incluídas no trajeto da linha férrea, geralmente, eram cidades que já apresentavam algumas funções centrais na rede urbana.

Nesse sentido, nesta terceira seção, elegemos cinco das oito condições/atributos que indicam a centralidade das cidades na rede urbana ferroviária do Ceará: 1 – População das cidades ferroviárias ao longo do percurso da linha férrea; 2 – A condição de ponta de trilhos; 3 – As receitas arrecadadas pelas estações; 4 – A divisão administrativa da rede de cidades que integram as ferrovias no Ceará; e, por fim, o atributo 5 – Imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária.

Os **dados populacionais** dos municípios atingidos pelas E. F. de Sobral e E. F. Baturité indicam os prováveis nós que compõem essa rede de cidades ligadas via ferrovia. Com base nos dados apresentados na Tabela 01, observamos que, além de Fortaleza¹⁴, capital do Estado do Ceará, Baturité, Crato e Sobral mostram maior contingente populacional, considerando-se a série histórica selecionada, embora possamos observar que ao longo do período ocorre

¹³ As condições/características/atributos definidos como indicadores da centralidade das cidades na rede urbana ferroviária foram definidos a partir da análise das fontes documentais e bibliográficas em estudos anteriores de uma das autoras (Oliveira, 2019; Oliveira, 2021; Oliveira, 2023).

¹⁴ É importante destacar que o crescimento de Fortaleza, até a primeira metade do século XIX, foi bastante lento, em decorrência da desvantagem de sua localização, “distante do centro econômico e demográfico do Estado, que era a bacia do Jaguaribe, em torno da qual girava todo o movimento comercial da capitania” (IBGE, 1958, p. 305-307). Ainda segundo a enciclopédia dos municípios, “até 1823, quando é elevada à categoria de cidade, era Fortaleza uma vila insignificante, de função meramente político-administrativa. Aracati, Crato e Sobral tinham importância muito maior como aglomerados urbanos (IBGE, 1958, p. 307). Somente a partir de meados do século XIX é que Fortaleza se estabelece enquanto centro comercial e urbano da província.

algumas oscilações em que essas cidades perdem ou ganham população, isso se deve às alterações em seus limites territoriais, anexando territórios ou se desmembrando de outros.

Conforme podemos constatar na Tabela 1, já no censo imperial de 1872, Sobral, Crato e Baturité apresentavam um contingente populacional significativo à época, considerando que muitos núcleos populacionais conhecidos como cidades Boca de Sertão, eram situados distantes do litoral, dispersos no território, além de pouco povoados.

Tabela 1: População absoluta dos municípios selecionados da Província/Estado do Ceará (1872-1920) e data de inauguração das estações ferroviárias.

Municípios	População							Data de inauguração
	1872	1890	1900	1907	1910	1912	1920	
Aurora	-	4.045	6.114	6.555	6.773	6.889	12.453	1920
Baturité	27.081	21.306	44.024	37.110	38.528	39.503	30.032	1882
Camocim	-	6.667	7.884	8.570	9.323	9.860	17.271	1881
Crateús	-	5.505	6.510	8.838	10.075	10.996	18.876	1912
Crato	28.443 ¹⁵	21.218	30.321	49.674	64.655	52.990	29.774	1926
Fortaleza	42.319 ¹⁶	40.902	48.369	60.007	65.816	70.000	78.536	1873
Granja	17.965 ¹⁷	12.501	14.783	14.891	14.938	14.969	27.962	1881
Iguatu	-	11.055	19.681	22.181	23.347	24.160	32.406	1910
Ipú	24.643	11.216	13.263	16.411	17.980	19.107	22.834	1894
Ipueiras	-	10.210	11.200	13.905	14.972	16.230	22.433	1910
Itapipoca	-	12.078	14.283	17.392	18.909	20.000	27.409	1940
Lavras	16.222	8.864	10.716	12.238	12.955	13.459	17.360	1917
Maranguape	16.203	19.074	22.556	24.424	25.272	25.853	25.396	1875
Missão Velha	19.506	9.082	10.740	11.515	11.864	12.102	16.452	1925
Pacatuba	7.005	10.115	6.436	8.745	9.972	10.885	13.374	1876
Porangaba	-	6.584	6.775	8.231	8.947	9.458	11.429	1873
Quixadá	9.188	13.128	4.506	11.647	12.000	12.241	24.065	1894
Quixeramobim	16.356	12.536	12.975	16.895	18.918	20.400	20.801	1894
Senador Pompeu	-	-	-	7.764	8.000	8.160	10.195	1900
Sobral	34.872 ¹⁸	18.991	23.578	12.308	12.681	12.935	39.003	1882

Fontes: Anuário Estatístico do Brasil (Brasil, 1916, p. 321-323), população da Província do Ceará – Recenseamento do Brasil de 1872 (Brasil [1874?]), população do Ceará em 1890 (Estado do Ceará, 1899), População dos municípios do Ceará - Recenseamento de 1920 (Estatística do Ceará, 1924, p. 89); Sinopse do recenseamento de 1900 (Brasil, 1905, p. 19-22) e Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União (Brasil, 1933, p. 129-131).

O advento da ferrovia alterou profundamente a rede urbana nas províncias/estados, uma vez que, à medida que avançava ou estacionava, permitia o surgimento de importantes centros regionais, muitas vezes passando da condição de simples aglomerados rurais a

¹⁵ Inclui as freguesias de N. S. da Penha do Crato e S. Pedro da Serra do Crato.

¹⁶ Inclui as freguesias S. José da Fortaleza, N. S. da Conceição de Mecejana e N. S. dos Prazeres de Soure.

¹⁷ Inclui as freguesias S. José de Granja e N. Senhora da Amarração

¹⁸ Inclui as freguesias N. S. da Conceição do Sobral e Santo Antonio do Aracaty-Assú.

importantes centros de relações (Corrêa, 1992). As análises dos dados populacionais são importantes porque podem revelar as centralidades que antecedem ao fenômeno ferroviário, bem como o aumento populacional pós-instalação da ferrovia, sobretudo se for constatado que a condição de ponta trilho impulsionou o crescimento populacional, decorrente das atividades econômicas demandadas pela ferrovia. Isso pode ser observado no caso de Iguatu, cidade que apresenta um crescimento populacional de 16% entre 1900 e 1910 e 28% entre 1910 e 1920, período em que a ferrovia alcança a referida cidade, bem como engloba o período que foi ponta de trilho (1910-1916).

Os dados extraídos do *Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas* (Brasil, 1903, p. 611) e da *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União* (Brasil, 1933, p. 129-131) sobre as datas de inauguração das estações ferroviárias revelam que a EFS teve a cidade de Sobral na **condição de ponta de trilho** por dez anos (1882-1893) e Crateús por quatro anos (1912-1916). Ao analisarmos os dados populacionais de Crateús, verificamos que no período de 1900-1910 a população cresceu 35%, enquanto entre 1910-1920 o crescimento foi de 47%, essa última porcentagem pode ser uma consequência da sua condição ponta de trilho por 4 anos. A EFB também teve duas ocorrências desse tipo: Baturité por oito anos (1882-1890) e Iguatu por seis anos (1910-1916). Como já mencionado, algumas cidades na Província/Estado do Ceará apresentavam centralidade populacional (Tabela 01) e relevância econômica na rede urbana cearense anterior à implantação da ferrovia, no entanto, essa condição de centralidade pretérita pode ter sido consolidada pela condição ponta de trilho, a exemplo de Sobral e Baturité.

A concentração populacional e a condição de cidade ferroviária ponta de trilho influencia diretamente na centralidade que essas cidades apresentam nas **receitas arrecadadas por estações** ao longo das linhas férreas estudadas, conforme mostram a Tabela 2, referente às receitas por estação da EFS nos anos de 1899 e 1900, e a Tabela 4, com demonstrativo da receita das estações da EFB em 1891. Muitas vezes a condição de ponta de trilhos é favorável ao crescimento do contingente populacional (Corrêa, 1992), além de se constituir centro de captação das mercadorias, pessoas e informações das cidades do entorno.

Tabela 2: Receitas por estação da EFS (1899-1900).

Estações	Receitas (em contos de réis ¹⁹)	
	1899	1900
Camocim	173:909\$842	184:323\$530
Granja	18:787\$620	27:291\$060
Riachão	5:821\$240	6:431\$080
Massapê	25:058\$500	25:144\$100
Sobral	107:819\$020	97:670\$240
Carirê	14:074\$100	14:509\$220
Santa Cruz	11:439\$680	23:532\$720
Ipú	56:473\$680	77:455\$360
Totales	413:383\$682	456:357\$310

Fonte: Elaborado pelas autoras com base no Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas: Brasil (1901, p. 271).

A análise das receitas das estações ferroviárias que compõem a EFS indica Camocim, Sobral e Ipú como principais centralidades. Conforme já discutido, Sobral se constituiu um importante centro populacional no Ceará e, juntamente com Ipú, é um dos principais centros de exportação (Brasil, 1910). Já Camocim se constitui uma das áreas portuárias mais importantes do Ceará, sendo ponto de convergência de vias de transportes aquáticos (via rio Coreaú) e terrestres, entre elas o transporte ferroviário. O porto de Camocim captava parte da produção do litoral e sertão do Ceará, da Ibiapaba e do norte piauiense a oeste do Ceará (IBGE, 1958).

Entre as mercadorias transportadas pela EFS, podemos citar: café, açúcar, algodão e couros como as principais mercadorias transportadas (Tabela 3), além de cereais, fumo, aguardente, caroço de algodão, toucinho, sal, produtos da indústria nacional e tecidos do país, fazendas e ferragens diversas de procedência estrangeira (Brasil, 1891). A Tabela 03 mostra as receitas arrecadadas das principais mercadorias transportadas pela ferrovia no ano de 1891, e podemos observar que a estação ferroviária de Sobral se destaca apresentando o maior valor de receitas arrecadadas dos itens couros, representando 78%, e algodão, 64% do total arrecadado por item.

¹⁹ Réis foi uma moeda portuguesa e o padrão monetário no Brasil desde o descobrimento até 1942, quando Getúlio Vargas criou o cruzeiro (Telles, 2011).

Tabela 3: Receitas arrecadadas por estação das principais mercadorias transportadas na EFS (1891).

Estações de procedência	Café	Assucar	Algodão	Couros
Camocim	1:601\$390	285\$270	5\$230	110\$250
Granja	21\$910	41\$850	1:151\$490	431\$710
Angica	-	-	3:780	\$440
Pitombeiras	-	-	691\$820	8\$250
Massapê	12.\$890	3\$720	4\$260	2:594\$110
Sobral	23\$200	9:260	3:328\$230	11:234\$490
Total	659\$390	340\$100	5:184\$810	14:379\$250

Fonte: Elaborado pelas autoras com base no Ministério da Agricultura (Brasil, 1891, p. 54-55). Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/873730/690>. Acesso em: 01 maio 2023.

No que se refere à EFB, a composição das receitas por estação ferroviária e de forma detalhada ao especificar a natureza das fontes das receitas (passageiros/viajantes, bagagens e encomendas, animais, mercadorias, telégrafo e armazenagem) no ano de 1891 (Tabela 04) mostra que os viajantes compõem 40% das receitas e as mercadorias 51%, totalizando a maior parte das receitas arrecadadas nessa ferrovia. Quando observamos as receitas totais, identificamos duas grandes centralidades: Fortaleza (estação Central) e Baturité. Ambas cidades têm sua centralidade consolidada a partir da estrada de ferro: Fortaleza sendo a capital do Estado e área portuária que atrai a maior parte dos fluxos em sua direção, e Baturité por sua relevância populacional e econômica, enquanto centro ligado à pecuária e à cafeicultura, bem como sua condição ponta de trilho por oito anos (1882-1890). É importante destacarmos ainda, que a estação de Baturité apresenta a segunda posição no volume de receitas arrecadadas entre as demais estações considerando todas as fontes (mercadorias, passageiros, bagagens e encomendas, animais, mercadorias, telégrafo e armazenagem).

Tabela 4: Receitas das estações da EFB (1891).

Estações	Mercadorias	Passageiros/ viajantes	Bagagens e encomendas	Animais	Telegrapho	Armazenagem	Receita total
Central	104:128\$570	58:300\$930	10:181\$210	538\$030	4:809\$500	203\$650	183:152\$290
Porangaba	743\$520	6:622\$480	271\$740	23\$460	261\$000	\$180	8:120\$080
Mondubim	780\$770	936\$950	42\$590	1\$400	29\$500	-	1:798\$410
Maracanhú	2:245\$400	3:834\$290	259\$890	68\$890	94\$000	-	6:711\$870
Monguba	2:155\$650	841\$740	49\$560	13\$600	44\$000	-	3:157\$250
Pacatuba	5:629\$600	5:774\$430	353\$950	103\$090	304\$500	-	12:533\$970
Guayuba	4:147\$330	2:587\$780	231\$500	88\$900	175\$590	1\$880	7:437\$590
Bahú	1:248\$410	532\$530	17\$650	14\$510	26\$000	-	1:893\$300
Agua Verde	2:657\$580	1:216\$010	69\$570	64\$410	46\$000	-	4:143\$970
Acarape	9:137\$560	6:890\$470	529\$820	194\$610	303\$500	3\$220	17:770\$680
Canafistula	4:349\$940	1:751:\$800	103\$110	58\$980	73\$500	-	6:487\$630
Aracoyaba	13:964\$730	9:043:650	1:493\$120	270\$730	678\$000	2\$820	26:352\$650
Baturité	67:162\$910	31:217\$180	3:077\$330	1:014\$310	2:350\$000	48\$140	108:189\$870
Maranguape	13:589\$870	13:960\$570	922\$890	53\$760	498\$000	-	29:913\$090
Riachão	1:664\$440	1:732\$500	138\$910	89\$470	174\$500	\$840	3:921\$860
Castro	551\$890	422\$830	36\$360	14\$630	95\$500	-	1:149\$110
Cangaty	1:993\$660	8:800\$220	1:303\$830	390\$090	947\$000	3\$240	14:080\$840
Junco	905\$450	4:670\$690	765\$890	303\$100	216\$000	16\$540	7:320\$970
Quixadá	4:132\$850	7:309\$700	818\$930	461\$900	1:716\$750	-	15:075\$630
Escritório central							9:416\$947
Total	241:190\$130	166:446\$750	20:667\$850	3:767\$870	12:842\$750	542\$627	468:628\$007

Fonte: Elaborado pelas autoras com base no Relatório do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas: Brasil (1891, p.67).

Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/873730/616>. Acesso em: 26 mar. 2024.

Dados do *Relatório do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas* (Brasil, 1891, p.61-64) mostram que, no ano de 1891, a E. F. Baturité transportava inúmeras mercadorias, entre elas: café, açúcar, algodão, couros, courinhos, cereais, fumo, aguardente, caroços de algodão, sal, tecidos fabricados no país e de procedência estrangeira, ferragens de procedência estrangeira, materiais e madeiras de construção e lenha. A Tabela 5 mostra as principais mercadorias transportadas entre os anos de 1879 e 1891 e no ano de 1905 (Brasil, 1891; 1906). Entre os quatro tipos de mercadorias transportadas, o algodão e o café apresentam as maiores quantidades transportadas.

Tabela 5: Principais mercadorias transportadas (em kg) pela EFB (1879-1891 e 1905).

Anos	Algodão	Assucar	Café	Couros
1879	245.245	1.265	481.125	235.309
1880	545.165	185.569	365.474	99.188
1881	2.005.364	578.373	3.271.322	108.703
1882	2.990.978	852.891	3.838.989	105.443
1883	2.887.515	1.400.656	2.770.819	123.307
1884	1.639.139	1.000.282	831.732	160.782
1885	1.649.139	1.384.523	720.650	270.976
1886	2.758.867	672.492	1.057.607	284.023
1887	3.905.020	933.064	3.218.076	303.382
1888	1.934.374	282.778	1.095.371	530.123
1889	1.175.920	348.416	356.846	513.866
1890	2.097.958	339.483	742.045	539.463
1891	1.861.124	251.935	3.028.516	366.231
1905	4.515.044	-	645.818	525.712
Total	30.211.627	8.231.727	22.424.390	4.166.508

Fonte: Elaborado pelas autoras com base nos Relatórios do Ministério da Agricultura (Brasil, 1891, p. 9) e do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (Brasil, 1906, p. 234), disponíveis em: <http://memoria.bn.br/docreader/873730/559> e <http://memoria.bn.br/docreader/873730/11472>, respectivamente. Acesso em: 02 maio 2024.

Ainda analisando os dados do mesmo relatório (Brasil, 1891, p.61), os quais mostram as receitas por estação das duas principais mercadorias (café e algodão) transportadas pela EFB (Tabela 6), é possível constatar a concentração das receitas do café na estação de Baturité, compondo 95% do total das receitas arrecadadas sobre o produto no ano de 1891. Isto corrobora com a identificação dos cafezais na serra de Baturité no *Mappa Agricola do Estado do Ceará* de 1908 (Figura 1). Muitos anos depois, o *Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio* de 1926 destaca: “A região da serra do Baturité, cada vez mais povoada, apresenta-se auspiciosa à agricultura, com o aumento dos seus cafezais e boas safras de milho, mandioca, arroz e canna de assucar.” (Brasil, 1928, p. 24).

Tabela 6: Receitas provenientes do café e do algodão por estação da EFB (1891).

Estações	Café	Algodão
Central	213\$540	-
Porangaba	-	-
Mondubim	-	2\$510
Maracanhú	17\$520	44\$830
Monguba	-	-
Pacatuba	577\$170	559\$190
Guayuba	445\$930	413\$880
Bahú	44\$110	128\$830
Agua Verde	-	180\$420
Acarape	74\$440	2:574\$650
Canafistula	-	460\$870
Aracoyaba	59\$020	4:930\$190
Baturité	50:188\$370	2:121\$140
Maranguape	584:160	2:777\$790
Riachão	180:560	32\$960
Castro	-	26\$490
Cangaty	26\$360	348\$990
Junco	-	164\$450
Quixadá	-	2:328\$780
Total	52:411\$180	17:096\$970

Fonte: Elaborado pelas autoras com base no Relatório do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas: Brasil (1891, p.61). Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/873730/610>. Acesso em: 26 mar. 2024.

Os dados mostram também que as estações de Aracoiaba, Maranguape, Acarape, Quixadá e Baturité se destacam quanto às receitas do algodão. O algodão era produzido na região central norte do Ceará, nas proximidades da Serra do Uruburetama, seguia em direção à estação de Maranguape, próxima ao porto de Fortaleza. Já a estação de Quixadá captava a produção algodoeira dos sertões do sul/médio Jaguaribe. A Figura 3 mostra o transporte de algodão entre Maranguape e o porto de Fortaleza.

Figura 3: Trem do Algodão que ligava Maranguape ao porto de Fortaleza.



Fonte: Acervo RVC/RFFSA.

A **divisão administrativa** também é um importante indicativo da centralidade das cidades na rede urbana ferroviária (Oliveira, 2019), pois é possível observarmos que, apesar das ferrovias passarem por pequenos povoados ou vilas inexpressivas quanto ao contingente populacional, relevância econômica ou força da elite política, a maior parte dos aglomerados urbanos integrados por elas já possuíam o *status* político-administrativo de cidade e apresentavam significativa centralidade na rede urbana. Segundo dados compilados do *Almanach Administrativo, estatístico, mercantil e Industrial do Estado do Ceará para 1897* (Estado do Ceará, 1896), naquele ano havia "79 municípios no Estado do Ceará, destes 26 são cidades e 53 vilas" (Estado do Ceará, 1897, p. 151-153). Das 26 cidades citadas no documento, 14 delas faziam ou iriam fazer parte das cidades integradas pelas estradas de ferro do Ceará, tais como: Camocim, Granja, Sobral e Ipú, que faziam parte da E. F. de Sobral; Baturité, Fortaleza, Pacatuba, Quixadá, Quixeramobim, Maranguape, Iguatu, Lavras e o Crato, que compunham a rede de cidades integradas pela E. F. de Baturité (Figura 02). Sendo que as três últimas (Iguatu, Lavras e o Crato) somente passaram a integrar a ferrovia nas primeiras décadas do século XX; assim como Barbalha e Itapipoca, que aparecem como cidade no referido documento, mas somente em 1932 e em 1950, respectivamente, são inauguradas suas estações ferroviárias (Silva, 2024).

Das 53 vilas existentes no Estado do Ceará em 1897, apenas uma delas, Porangaba, era integrada via ferrovia desde 1873; 6 foram posteriormente integradas pelas estradas de ferro: Senador Pompeu (1900), Ipueras (1910), Crateús (1912), Soure (1917), Aurora (1920) e Missão Velha (1925). Com isso, podemos inferir que o trajeto delineado pelas ferrovias no Ceará atingiu maior número de cidades do que de vilas no final do século XIX.

Outro elemento indicativo da centralidade na hierarquia na rede urbana ferroviária são as **estruturas arquitetônicas das estações ferroviárias** que compõem determinada linha férrea. A estação ferroviária é um nó e o símbolo mais relevante desta rede geográfica²⁰. Ela é tão mais imponente quanto mais importante for as funções das cidades onde estão instaladas.

Capel (2011), ao mencionar a importância e a hierarquia da estrutura arquitetônica dos edifícios das estações ferroviárias, afirma:

Las primeras estaciones del ferrocarril fueron todavía elementales [...]. Las estructuras definitivas pudieron tardar treinta o cuarenta años en construirse. Existe también toda una jerarquización funcional y morfológica de las estaciones, según su categoría, desde las terminales y consideradas de primer orden y otras de segundo, tercero y cuarto orden. [...] En las grandes ciudades se construyeron estaciones monumentales, con papel de representación. [Las ciudades] compitieron por construir las más espléndidas estaciones de ferrocarril. Trataban de mostrar su poder (de las ciudades y de las compañías de ferrocarril) y su prestigio [...]. (Capel, 2011, p. 31-32).

A condição de entroncamento ou bifurcação ferroviária, ponta de trilhos, se possui ou não pátio ferroviário, a intensidade e a frequência dos fluxos de passageiros, mercadorias e informações, além do maior volume das receitas das estações, justamente decorrente da intensidade de fluxos que atrai ou dispersa, são atributos que conferem maior centralidade a determinadas cidades ferroviárias (Oliveira, 2023). Logo, essa centralidade pode estar expressa na estrutura arquitetônica da estação.

Considerando a EFS e a EFB, podemos constatar que a estação Central de Fortaleza (Figura 4), a de Sobral (Figura 5), Camocim (Figura 6), Baturité (Figura 7) e do Crato (Figura 8) são mais imponentes em estrutura física e operacional, possuindo em suas esplanadas armazéns, oficinas, pátio ferroviário, vilas ferroviárias, etc., enquanto outras possuíam estruturas bem modestas, dispunham apenas de pequena plataforma com um chalé edificado, geralmente afastadas do centro urbano das cidades, servindo como embarque e desembarque da comunidade local ou ponto de abastecimento das locomotivas, a exemplo das seguintes estações: a Estação Engenheiro José Lopes, no município de Senador Pompeu; a estação Boqueirão no município de Caucaia; a estação Croatá; a estação de Curu, município de São Luis do Curu; estação de Umirim, anteriormente chamada de Riacho da Sela, no município de Umirim; a estação Jaguaribe (Figura 10), no município de Iguatu, entre outras (Silva, 2024).

²⁰ Para Corrêa (2010, p. 107), uma rede geográfica é constituída por “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações.” Ainda segundo o autor (2010), os caminhos temporários ou uma rede ferroviária de uma região podem configurar uma rede geográfica.

Figura 4: Estação Professor João Felipe (1888).



Fonte: RVC/RFFSA.

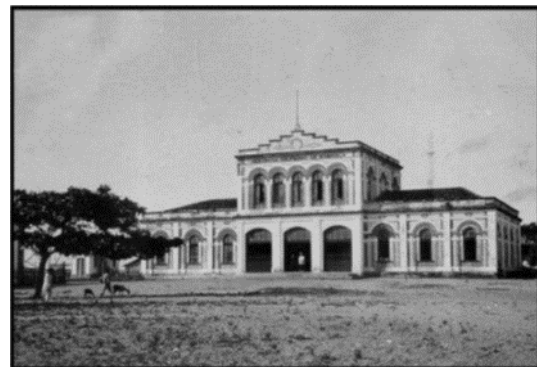
É importante ressaltar que o edifício das estações ferroviárias das capitais das províncias apresentava uma sobressalente imponência quando comparada com as demais estações que compunham a rede ferroviária de uma determinada província, ratificando a centralidade dessas capitais quanto às funções importantes que desempenhavam na rede urbana, captando fluxo de capitais, pessoas, mercadorias e informações, além da função portuária.

Figura 5: Estação ferroviária de Sobral (década de 1940).



Fonte: RVC/RFFSA.

Figura 6: Estação de Camocim (1955).

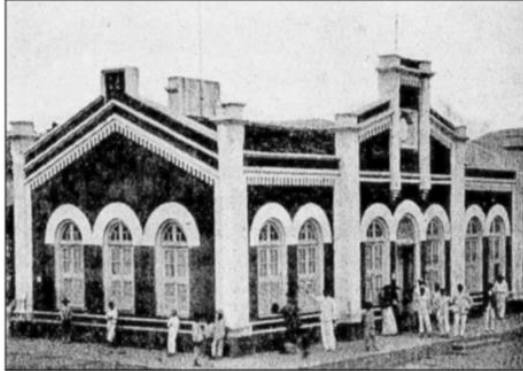


Fonte: Iphan, 2008.

Conforme os dados extraídos das fontes documentais e apresentados neste manuscrito, as estações de Sobral (Figura 5) e Camocim (Figura 6) se apresentam como importantes centralidades na rede urbana ferroviária, conforme os valores das receitas arrecadadas. A primeira se destacava enquanto importante centro da pecuária, centro de exportação de algodão e couro; já a segunda, por sua função portuária, teve grande relevância até 1950, quando o ramal de Itapipoca passou a integrar Sobral direto com a capital cearense, Fortaleza. A partir daquele

momento, o trecho entre Camocim e Sobral passou a ser apenas um ramal, e a centralidade de Camocim decaiu.

Figura 7: Estação de Baturité (século XIX).



Fonte: RVC/RFFSA.

Figura 8: Estação do Crato (1970).



Fonte: RVC/RFFSA.

Assim como a estação de Sobral e Camocim eram importantes centralidades da EFS, as estações de Baturité e do Crato, que integravam a EFB, centralizavam os fluxos da produção do café, no caso da primeira, e a produção agrícola e criatória do Cariri cearense, no caso da segunda, conforme aponta o *Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas*:

A zona percorrida pela estrada [de ferro], de *Senador Pompeu* até o *Crato* pode dividir-se em duas partes, quanto á produção: a primeira, de *Senador Pompeu* á *Serra de Contendas*, quasi exclusivamente, criadora, e a segunda, deste ultimo ponto ao *Crato*, além de criadora, agrícola e extremamente fértil, sendo os seus principais productos: fumo, algodão, canna de assucar, cereais, borracha, cêra de carnaúba, café, fructas, madeiras de lei, couros, etc. Pela sua fertilidade, é essa zona chamada – o celleiro do Ceará. (Brasil, 1907, p.158).

Enquanto as estações supracitadas dispunham de imponentes estruturas arquitetônicas, outras possuíam modestas edificações (Figuras 9 e 10).

Figura 9: Estação de Curu (década de 1940).



Fonte: RVC/RFFSA

Figura 10: Estação de Jaguaribe, município de Iguatu (década de 1930).



Fonte: RVC/RFFSA

Em algumas situações um mesmo município possuía mais de uma estação em seus limites territoriais, é o caso, por exemplo, de Quixadá, onde havia a estação de Muquém (Figura 11), Juatama (Figura 12) e a estação da sede do município (Figura 13). Nesses casos, podemos observar que a estação que apresenta o edifício mais robusto é aquela situada na sede municipal.

Figura 11: Estação de Muquém (década de 1930).



Fonte: Acervo RVC/RFFSA.

Figura 12: Estação de Juatama (década de 1920).



Fonte: Acervo RVC/RFFSA.

Figura 13: Estação de Quixadá (década de 1930).



Fonte: Acervo RVC/RFFSA.

Enquanto algumas estações ferroviárias dispunham de estrutura modesta, como já mencionamos; outras possuíam um edifício mais estruturado e, algumas vezes, imponente, como no caso das estações que davam origem às estradas de ferro de primeira categoria²¹, ou, ainda, fazem parte de estruturas amplas como os pátios ferroviários, que, por sua estrutura de operação, tornam essas estações grandes centralidades por concentrarem as estruturas organizacionais e de funcionamento de toda uma rede ferroviária correspondente. Há as estações de menor porte, mas com certa importância, como aquelas que exigiam estruturas como casas de turma, casa do agente ou do mestre de linha, escritórios, oficinas de reparo do material ferroviário, armazéns ou eram pontos de abastecimento da locomotiva, ou ainda possuíam alguns funcionários e, com isso, a cidade ferroviária poderia adquirir nova dinâmica. Neste sentido, Geiger (1963, p. 92) afirma que em uma linha férrea “a posição que cada centro urbano irá ocupar – simples estação, terminal, ‘ponta de trilho’, entroncamento – dependerá, em grande parte, a sua evolução”.

Por fim, os atributos aqui analisados (população das cidades ferroviárias; a condição de ponta de trilhos; as receitas arrecadadas pelas estações; a divisão administrativa das cidades que integram as ferrovias no Ceará; e a imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária) indicam que a implantação da ferrovia reestruturou a rede urbana do Ceará, à medida que

²¹ As ferrovias possuem uma classificação econômica, dividindo-as em categorias de acordo com renda bruta anual: na 1ª categoria a renda bruta era superior a 20.000 contos de réis; na de 2ª categoria, entre 20.000 e 5.000 contos de réis; e na 3ª categoria, inferior a 5.0000. A rede de Viação Cearense (RVC), por exemplo, era classificada na segunda categoria. No Nordeste, somente a rede ferroviária *The Great Western of Brasil Railway Co. Ltd.* estava presente no grupo de primeira categoria (Brasil, 1933, p. 10).

consolidou as centralidades de cidades como Sobral, Baturité e Crato, como também criou novas centralidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O traçado das ferrovias era muitas vezes definido pela força político-econômica representante da elite provincial, bem como a partir da centralidade das cidades precedente à instalação da ferrovia. No caso do Ceará, estava diretamente ligado à força da burguesia econômica da Província e à relevância das cidades na rede urbana, muitas delas eram entroncamentos das vias de comunicação da Província que integravam os estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Piauí, ou eram importantes empórios comerciais do sertão cearense, onde se comercializavam nas feiras cereais, as charqueadas e o gado, ou ainda eram dinâmicas cidades portuárias. Por essas vias exportavam as matérias-primas cultivadas na Província, como o café, a cana-de-açúcar e o algodão, e importava-se os produtos industrializados, tais como tecidos, louças, etc. No entanto, a instalação da ferrovia em seus territórios consolidou a centralidade antes existente, uma vez que os fluxos materiais (mercadorias e passageiros) e imateriais (informações) aumentou significativamente nos nós – representado pelas estações ferroviárias – da rede geográfica ferroviária. Logo, a captação desses fluxos permitiu enfatizar a centralidade das cidades na rede urbana, entre elas, destacamos: Baturité, Sobral e Crato.

A partir da análise dos atributos empreendida para entendermos a configuração da rede urbana ferroviária no Ceará, fica evidente a centralidade das cidades nos aspectos populacionais, antes e depois da instalação da ferrovia, uma vez que o fator populacional é uma condição relevante para que determinada cidade seja incluída no traçado ferroviário, mas também quando observamos o crescimento populacional mais acelerado em algumas cidades após a instalação da ferrovia, sobretudo nas ponta de trilho como Crateús (1912-1916) e Iguatu (1910-1916). Consequentemente, cidades como Sobral, Crateús, Crato e Quixeramobim, que antes da ferrovia já eram importantes centros populacionais e econômicos da Província do Ceará, além de se constituírem entroncamentos das vias de comunicação terrestres²² e aquáticas referentes ao rio

²² Sobral está situada à margem do Rio Acaraú, era entroncamento da Estrada nova das Boiadas, que, partindo de Patos, na Paraíba, passava por Pau dos Ferros, no Rio Grande do Norte, adentrava o Ceará, passava por Quixeramobim, nesse ponto a via se subdividia alçando Crateús – adentrando o Piauí, seguindo o curso do rio Poti – e Sobral. A partir de Sobral, a referida estrada seguia dois trajetos: seguindo o Rio Acaraú, chegando ao porto de Acaraú, no litoral; e o outro seguia em direção a Granja, rumo ao porto de Camocim, na bacia do rio Coreaú. Já o Crato, era entroncamento da Estrada Crato-Piancó (Paraíba) e da Estrada Crato-Oeiras, além de se situar nas

Acaraú, rio Poti, rio Salgado-Jaguaribe e o rio Quixeramobim, elas captavam fluxos mais intensos de mercadorias, pessoas e informações, se constituindo um nó da rede geográfica²³ e urbana ferroviária, o que influencia diretamente nas receitas arrecadadas pelas estações principais, reafirmando a centralidade dessas cidades ferroviárias que configuram a rede urbana do Ceará.

Também foi possível identificarmos que os centros de maior monta estavam diretamente relacionados à produção agroexportadora ao longo do traçado das ferrovias: Sobral (algodão e couros); Baturité (algodão e café); e Crato (algodão, café e cana-de-açúcar). A análise do 4º atributo, referente à divisão administrativa da rede de cidades integradas via ferrovia, indica que na escolha do traçado foram consideradas as centralidades pré-existent à ferrovia, que concomitantemente são os locais em que reside a elite²⁴, que possuem atividades econômicas de destaque e que, em maior parte, já eram cidades (e não vilas) ao serem integradas ao traçado ferroviário.

Por fim, o 5º atributo, a imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária, demonstra que o edifício da estação é a representação simbólica e material da centralidade das cidades na rede urbana ferroviária, uma vez que é nas cidades em que a dinâmica econômica e populacional é mais significativa onde estão localizadas as estações ferroviárias com maiores receitas arrecadadas, e com edifícios mais imponentes, revelando a estatura da cidade na rede urbana, demonstrando ainda uma hierarquia da centralidade no conjunto das cidades cearenses ligadas pela via férrea.

Destacamos também, nesse emaranhado da rede urbana, as cidades portuárias de Camocim, que captava os transportes via ferrovia do sertão norte e a oeste da Província, e Fortaleza, para onde escoava a produção via EFB, desde o cariri cearense até o porto da capital.

Por fim, esperamos ter contribuído para os estudos sobre a configuração da rede urbana do Ceará e a relação com a rede geográfica ferroviária partir da análise pretérita desse território.

proximidades da Estrada Geral do Jaguaribe, que do Cariri Cearense seguia até o porto fluvial de Aracati, no litoral norte (Alencar, 2021).

²³ Rede geográfica composta pela estrutura material da linha ferroviária, composta por linhas, (via férrea que forma a linha tronco ou ramais) por onde se deslocam os fluxos de mercadorias, pessoas e informações, e pontos/fixos/nós (estações ferroviárias).

²⁴ No caso específico do Ceará, essa “elite senhorial” (Assis, 2023) era reproduzida e composta pelos senhores donos de grandes propriedades de terras e que já citamos aqui: Joaquim da Cunha Freire (Barão de Ibiapaba), José Júlio de Albuquerque (Barão de Sobral) (STUDART, 1910).

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio de Almeida. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **Revista GEOUSP**, São Paulo, v. 7, p. 13-25, 2000. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123400/119716>. Acesso em: 27 abr. 2024.

ALENCAR, Igor Carlos Feitosa. **O Ceará enferrujado**: a ferrovia e os trilhos da modernização do território. 2021. 197 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2021.

ANDRADE, Manuel Correia de. Transportes. In: ANDRADE, Manuel Correia de. **Geografia econômica do Nordeste**: o espaço e a economia nordestina. 3. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 1977. p. 138-145.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de; SAMPAIO, José Levi Furtado. Os Primórdios da Modernização do Território do Ceará: as estradas de ferro re-anuncia a civilização ocidental (1870-1930). In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DO PENSAMENTO GEOGRÁFICO, 2., 2009, São Paulo. Anais [...]. São Paulo: USP, 2009. p. 1-12. Disponível em: <https://enhpgii.wordpress.com/wp-content/uploads/2009/10/raimundo-jucier-s-de-assis.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2024.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de; SAMPAIO, José Levi Furtado. Pensamento geográfico das secas, dos trilhos e dos braços: ferrovia Baturité (1870-1889), **Mercator - Revista de Geografia da UFC**, v. 9, n. 19, maio-agosto, 2010, p. 77-86.

AZEVEDO, Aroldo. Vilas e cidades do Brasil colonial: ensaio de geografia urbana retrospectiva. **Terra Livre – AGB**, São Paulo, n. 10, p. 23-78, 1992. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/113/111>. Acesso em: 18 mar. 2024.

BAPTISTA, José Luiz. O surto Ferroviário e seu desenvolvimento. In: Congresso de História Nacional, 3., 1938, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942. p. 431-586.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. 2000. 250f. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/286338>. Acesso em: 27 jul. 2024.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os Trilhos do Progresso: episódios das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). **Trajetos. Revista da História da UFC**, Fortaleza, v. 1, n. 2, p. 83-101, jan. 2002.

CAPEL, Horácio. **La morfología de las ciudades**. II. Aedes facere: técnica, cultura y classe social en la Construcción de edificios. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005.

CAPEL, Horácio. **Los ferro-carriles en la ciudad**: redes técnicas y configuración del espacio urbano. Madrid-ES: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

CASTRO, Iná Elias de. O Nordeste como tema de suas elites. In: _____. **O mito da necessidade**: Discurso e prática do regionalismo nordestino. São Paulo: Bertrand Brasil, 1992, p. 57-75.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Editora Ática, 1989. (Série Princípios)

CORRÊA, Roberto Lobato. A vida urbana em alagoas: a importância dos meios de transporte na sua evolução. **Terra Livre - AGB**. Geografia, Espaço & Memória. São Paulo, p.93-116, n. 10, janeiro-julho 1992.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 279-318.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.



CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. **Memória descarrilhadas**: o trem na cidade do Crato. 2008. 245 f. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza-CE, 2008.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico**, São Paulo, v. 14, p. 141-148, 1944.

FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité**: 1870-1930. Fortaleza, Edições Universidade Federal do Ceará/Stylus Comunicações, 1989. (Coleção Estudos Históricos - nº 1).

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. v. iv. Rio de Janeiro, 1958.

MAIA, Doralice Satyro. A geografia Histórica das práticas culturais no espaço urbano: a feira de gado nas cidades do interior do território brasileiro. In: OLIVEIRA, José Godinho de *et al.* (Org.). **Geografia Urbana**: Ciência e ação política. Rio de Janeiro: Consequência, 2014. p. 287-315.

MAIA, Doralice Satyro. A ferrovia nas cidades Bocas de Sertão. **Terra Brasilis**, São Paulo, n. 8, p. 1-17, 2017a. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160>. Acesso em: 08 maio 2024.

MAIA, Doralice Satyro. Cidades Bocas de Sertão: sobre a origem e a constituição do núcleo primaz e os primeiros indícios do processo de urbanização. In: MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. (org.) **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017b, p. 27-59.

MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. Apresentação: Centro e centralidade nas cidades médias: os caminhos de uma pesquisa. In: MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. (Org.) **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017, p. 09-23.

MAIA, Doralice Satyro. Geografia Histórica Urbana. **Terra Brasilis** [Online], 12, 2019. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/4785>. Acesso em: 02 ago. 2024.

MENEZES, Paulo Márcio Leal de. Cartografia histórica: um instrumento de análise geográfica. In: BICALHO, Ana Souza Mello; GOMES, Paulo César da Costa. (Org.). **Questões metodológicas e novas temáticas na pesquisa geográfica**. Rio de Janeiro: Publit, 2009. p. 249-265.

MOREIRA, Ruy. **A formação espacial brasileira**: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

MOREIRA, Ruy. **Sociedade e espaço geográfico no Brasil**: constituição e problemas de constituição. São Paulo: Contexto, 2015.

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

OLIVEIRA, Elizângela Justino de. **Ferrovias, rede urbana e centralidade urbano-regional**: Campina Grande e Mossoró (1907-1929). 2019. 392f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2019.

OLIVEIRA, Elizângela Justino de. A centralidade de Mossoró (RN) na rede urbana-regional (1858-1915). **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, Sobral, v. 23, n. 2, p. 192–220, 2021. Disponível em: <https://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/769>. Acesso em: 19 maio. 2024.

OLIVEIRA, Elizângela Justino de. Centralidade e hierarquia urbana na Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande no Nordeste Brasileiro (1881-1907). **GeoTextos**, v. 19, n. 2, 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/56336>. Acesso em: 27 mar. 2024.

ORELLA UNZUÉ, José Luis. Geohistória, **Revista Lurralde**, San Sebastián, n.18, 1995, p. 7-20. Disponível em: <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur18/orella18/18orella.htm>. Acesso em: 21 abr. 2024.



PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2008 [1945], p.9-204.

SANTOS Y GANGES, Luis. **Urbanismo y ferrocarril**: La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011 (Colección de Historia Ferroviaria).

SILVA, Angela Maria Falcão da. **Espaço e tempo nos trilhos**: uma análise geográfica sobre mudanças e permanências na rede ferroviária do Ceará. 339f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2024.

SOARES, Maria Simone Morais. **Território e cidade nos trilhos da Estrada de Ferro Conde D’Eu – Província da Parahyba do Norte (1871-1901)**. 2018. 301f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

STUDART, Guilherme. **Dicionário Bio-Bibliográfico Cearense**. v. 1. Abel-João. Fortaleza: Typo-Litographia a Vapor, 1910.

TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará**: origens do capitalismo estrangeiro no Brasil. Natal: UFRN. Ed. Universitária, 1995.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia Ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia & Cia, 2011.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **Geotextos**, n. 5, v. 2, p. 147-157, dez. 2009. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/3791/2768>. Acesso em: 16 jul. 2023.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovias e Rede Urbana na Bahia**: Doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930). Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

FONTES DOCUMENTAIS

BRASIL. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil em 1872. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, [1874?]. v. 4. Ceará. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=225477>. Acesso em: 09 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao **Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro d’Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas Barão de Lucena em 1891**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/873730/169>. Acesso: 19 mar. 2024.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio. Relatório apresentado ao **Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Agricultura, Industria e Commercio Rodolpho Nogueira da Rocha Miranda no anno de 1910**. V.I. Rio de Janeiro: Oficinas da Directoria Geral de Estatística, 1910. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/873730/16511>. Acesso: 24 mar. 2024.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. 1º ano (1908-1912), v. I, Território e População. Rio de Janeiro: Typografia da Estatística, 1916. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1908_1912_v1.pdf. Acesso em: 10 fev. 2024.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Agricultura, Indústria e Commercio Geminiano Lyra Castro anno de 1926**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/873730/25899> Acesso em: 26 mar. 2024.

BRASIL. Ministério da Industria, Viação e Obras Públicas. **Synopse do recenseamento de 1900**. Rio de Janeiro: Typographia da estatística, 1905. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=225474&view=detalhes>. Acesso em: 22 abr. 2024.



BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Alfredo Eugenio de Almeida Maia no ano de 1901**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/873730/7336>. Acesso em: 19 mar. 2024.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro do Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Lauro Severiano Muller, no ano de 1903**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/873730/8938>. Acesso: 20 mar. 2024.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro do Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Lauro Severiano Muller, no ano de 1903**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/873730/11186>. Acesso: 19 mar. 2024.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no ano de 1907**. v. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/873730/11967>. Acesso em: 29 abr. 2024.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa aos anos de 1932 e 1933 (em parte)**. Tomo XXXV. Rio de Janeiro: Inspetoria Federal das Estradas, 1933. Disponível em: <https://archive.org/details/estatisticaferro1932uniaio/page/n3/mode/2up>. Acesso em: 21 mar. 2024.

CEARÁ. **Mapa agrícola de 1908**. Coleção de mapas históricos de David Rumsey, autoria de SILK, D. Wenaslin; CAVALCANTI, Manoel Paulino; Sociedade Nacional de Agricultura (Brasil), Seção de Geografia Agrícola. Disponível em: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306837~90076724>. Acesso em: 13 abr. 2024.

ESTADO DO CEARÁ. **Almanach Administrativo, estatístico, mercantil, Industrial, e litterario do Estado do Ceará para 1897**. Confeccionado por João Câmara. Anno 3°. Fortaleza: Typ. d'A Republica, 1896. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/817295/1179>. Acesso em: 04 abr. 2024.

ESTADO DO CEARÁ. **Almanach Administrativo, estatístico, mercantil e Industrial do Estado do Ceará para o ano de 1899**. População do Ceará em 1890. Confeccionado por João Câmara. Anno 5°. Fortaleza: Typ. Universal, 1899, p. VII-X. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/817295/1825>. Acesso em: 30 abr. 2024.

ESTADO DO CEARÁ. **Anuário estatístico do Ceará-1921**. Anno VI. Fortaleza: Typ. Moderna - F. Carneiro, 1924. Disponível em: <https://archive.org/details/annurioestatstic1921cear/page/n5/mode/2up>. Acesso em: 02 maio 2024.

IBGE. **Recenseamento do Brazil em 1872**. Província do Ceará. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v4_ce.pdf. Acesso em: 19 maio de 2024.