



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E
DESIGN

O TREM DO QUIXELÔ:
ESTUDO DO DESENHO URBANO DE IGUATU (1909-1939)



RODRIGO ROLIM DE SOUSA

FORTALEZA

2023



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E
DESIGN

RODRIGO ROLIM DE SOUSA

O TREM DO QUIXELÔ:
ESTUDO DO DESENHO URBANO DE IGUATU (1909-1939)

FORTALEZA
2023

RODRIGO ROLIM DE SOUSA

O TREM DO QUIXELÔ:
ESTUDO DO DESENHO URBANO DE IGUATU (1909-1939)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. Área de concentração: Produção do Espaço Urbano e Arquitetônico.

Orientador: Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto.

FORTALEZA

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S698t Sousa, Rodrigo Rolim de.
 O Trem do Quixelô : estudo do desenho urbano de Iguatu (1909-1939) / Rodrigo Rolim de
 Sousa. – 2024.
 334 f. : il. color.

 Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia,
 Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design, Fortaleza, 2024.
 Orientação: Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto.

 1. História urbana. 2. Arquitetura ferroviária. 3. Desenho urbano. 4. Urbanização. 5.
 Iguatu. I. Título.

CDD 720

RODRIGO ROLIM DE SOUSA

O TREM DO QUIXELÔ:
ESTUDO DO DESENHO URBANO DE IGUATU (1909-1939)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. Área de concentração: Produção do Espaço Urbano e Arquitetônico.

Aprovada em 20/11/2023.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Romeu Duarte Júnior
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof.^a Dra. Maria Doralice Sátyro Maya
Universidade Federal do Ceará (UFPB)

Ao João.

AGRADECIMENTOS

À Liana.

Ao meu orientador, Clovis Jucá Neto, que me inspira desde a graduação e acreditou que seria possível a pesquisa.

Ao professor Romeu Duarte, quem primeiro me motivou ao Programa de Mestrado da UFC, por aceitar o convite de participar da banca avaliadora e pelas considerações feitas no exame de qualificação e na apresentação da dissertação.

À professora Doralice Sátyro Maia, pelo aceite em participar da banca avaliadora e pelas suas contribuições.

Aos colegas arquitetos Tiago Lopes, Odilo Almeida, Adriana Castelo Branco, Thais Silveira e Tainah Rodrigues.

Aos arquitetos Dráulio Luís e Murilo Cunha, pelos livros e pelo suporte acerca dos bens patrimoniais e do IPHAN.

Aos profissionais arquitetos que inspiram, Marcílio Bizarria, Ricardo Muratori e toda a equipe da Novaes Arquitetura, em especial Artur, Lucila e Américo.

Ao amigo e veterinário Júnior de Oriel, consultor imprescindível no trato com os temas ligados aos sertões.

À Paula Andrea e Tamara Maia, pelo suporte na escrita.

Aos amigos Bruno Sousa, Eduardo Borges, Kleber Dakson (Manim), Pablo Rolim, Pedro Jorge e ao grande amigo e compadre Messim (*in memoriam*).

Aos professores e amigos Ricardo Paiva, da Arquitetura, Rui Carvalho, Oswald Barroso e Gustavo Costa, da Filosofia, Tiago Porto, da História e Lara Denise, da Sociologia.

Aos profissionais “ferroviários” Assis Lima, Carlos Camocim, Myreika Falcão, Clenilton Melo, Marcos Cabral e ao amigo Hamilton Pereira.

Aos igatuenses (natos ou não) Alina Albuquerque, Bel Paulino, Filipe e equipe da FILPLAN, Genival Pinheiro, (ao primo) Hidelbrando, Kamile Costa, Larissa Ricarte, Michael Alves, Rosa Mirna, Rita Clares, Wilson Lima Verde e Wilsinho.

Em Orós, à professora Meirismar Augusto Paulino e ao engenheiro Matheus Batista.

No DNOCS, à Anésia e à Manu, que endossaram a pesquisa.

A todos vocês gostaria de expressar que não teria sido possível sem vossas colaborações.

RESUMO

A cidade de Iguatu situa-se nos sertões do Centro-sul do Estado do Ceará, na margem do rio Jaguaribe, em território historicamente denominado Ribeira do Quixelô. Em 1909, a Estrada de Ferro de Baturité (EFB) alcança o município, e a produção agropecuária da região – em especial algodoeira – é escoada pela via férrea, diretamente para o porto de Fortaleza. Iguatu se torna um dos principais núcleos da rede urbana no estado. A dissertação examina as transformações espaciais na Ribeira do Quixelô relacionadas à ferroviarização, entre os anos 1909 e 1939. Inicialmente, à guisa de introdução, esboça-se breve histórico e um panorama da malha ferroviária no Estado do Ceará. No segundo capítulo, trata-se dos antecedentes da ferroviarização, delimita-se a Ribeira do Quixelô e examina-se seus aspectos morfológicos. Posiciona-se as propriedades rurais e os núcleos urbanos, revelando a centralidade de Iguatu e situando-o na malha de caminhos que corroboraram à ocupação e, posteriormente, à ferroviarização. No terceiro capítulo, percorrem-se os núcleos urbanos ferroviarizados da Ribeira do Quixelô e investiga-se o sítio, o desenho urbano e os remanescentes da “arquitetura antiga”, relacionados ao sistema ferroviário, em especial as paradas, estações e pontes ferroviárias. Essas obras são testemunhos do processo de urbanização e da consolidação da hegemonia de Iguatu na região Centro-sul do Estado do Ceará. No quarto capítulo, apura-se o desenho da cidade de Iguatu antes e depois da instalação do sistema ferroviário, entre a segunda metade do século XIX e 1939. No período de ferroviarização, identifica-se duas etapas no processo de urbanização da cidade: de 1909 a 1924 e de 1924 a 1939. À guisa de conclusão, aponta-se a centralidade de Iguatu e a relevância do sítio e dos processos socioespaciais para a reorganização territorial na Ribeira do Quixelô, quando o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) transformou Iguatu em uma rótula e operou transformações intraurbanas na cidade e nos demais centros ferroviarizados.

Palavras-chave: história urbana; arquitetura ferroviária; desenho urbano; urbanização; Iguatu.

ABSTRACT

Iguatu is a city located in the hinterlands of the center-south of the State of Ceará, close to the Jaguaribe River, in a territory historically called Ribeira do Quixelô. In 1909, the Baturité Railway (EFB) arrived at the city, and the region's agricultural production – especially cotton – started to be transported through the railway, directly to the port of Fortaleza. Iguatu becomes one of the main centers of the urban network in the state then. This study examines the local transformations related to the implementation of the railway that happened in Ribeira do Quixelô between the years 1909 and 1939. Initially, as an introduction, a brief history and an overview of the railway network in the State of Ceará are outlined. The first chapter explains the antecedents of implementation of the railway and the process of delimiting the Ribeira do Quixelô and its morphological aspects. Rural properties and urban centers were positioned, revealing the centrality of Iguatu and placing it in the network of paths that supported the land occupation and later the implementation of the railway. The second chapter is about the railroaded urban centers of Ribeira do Quixelô and the urban design and the remnants of the “old architecture” related to the railway system, in particular the stops, stations and railway bridges. These works are testimonies of the urbanization process and the consolidation of Iguatu's hegemony in the Center-South region of the State of Ceará. The third chapter investigates the design of Iguatu before and after the installation of the railway system, between the second half of the 19th century and 1939. During the railwayization period, two stages were identified in the city's urbanization process: one from 1909 till 1924 and another from 1924 till 1939. In conclusion is possible to highlight the centrality of Iguatu and its relevance in the socio-spatial processes for the territorial reorganization in Ribeira do Quixelô during the extension of the Baturité Railway (EFB), which transformed the city into a roundabout and brought urban transformations to the city and other railway centers.

Keywords: urban history; railway architecture; urban design; urbanization; Iguatu.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	– A Ribeira do Quixelô e a ferrovia.....	25
Figura 2	– A Região Centro-sul, o Iguatu e a ferrovia.....	26
Figura 3	– Iguatu e as “ilhas férteis”	29
Figura 4	– Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e Estrada de Ferro de Sobral (EFS).....	31
Figura 5	– Malha ferroviária no Ceará em meados do século XX.....	34
Figura 6	– Ramais de açudagem da EFB.....	35
Figura 7	– Inserções da ferrovia e rodovia na Ribeira do Quixelô.....	43
Figura 8	– A malha urbana de Iguatu e a ferrovia entre 1909 e 1939.....	44
Figura 9	– Demarcação da Ribeira do Quixelô com e sem os Inhamuns...	47
Figura 10	– A Ribeira do Quixelô por Théberge, em 1861, e a Microrregião de Iguatu.....	48
Figura 11	– A EFB, a região Centro-sul e a bacia do Alto Jaguaribe.....	50
Figura 12	– O rio Jaguaribe atravessando a Ribeira do Quixelô.....	52
Figura 13	– Planuras do relevo Quixelô: lagoa do Iguatu e planície em Barreiras.....	52
Figura 14	– Relevo da Ribeira do Quixelô.....	53
Figura 15	– Maciço Central (serras do Fonseca e Maia) visto a partir da serra do Luna (de leste a oeste) e a partir da rodovia CE-371, em Acopiara, Ceará.....	54
Figura 16	– Rios e principais riachos da Ribeira do Quixelô.....	55
Figura 17	– Lagoas da Ribeira do Quixelô.....	56
Figura 18	– Planície, pequenas barragens e lagoas na margem direita do rio Jaguaribe.....	57
Figura 19	– Açudagem ao Norte da Ribeira do Quixelô.....	58
Figura 20	– Barragem do riacho Maracajá, em Agreste, Quixelô.....	58
Figura 21	– Barragem no rio Quincoê, em Botelha, Acopiara.....	59
Figura 22	– As datas de Sesmarias dos séculos XVIII e XIX.....	61
Figura 23	– As Sesmarias e o desenho urbano de Iguatu.....	64
Figura 24	– Telha no século XVIII entre Icó e São João do Príncipe (Tauá).....	65
Figura 25	– Ligação de Telha com Fortaleza e Aracati (século XIX)	66

Figura 26	– Trecho da Carta Marítima e Geográfica da Capitania do Ceará, elaborada por Antônio José da Silva Paulet, 1818.....	69
Figura 27	– Trecho da Carta Geográfica Dedicada ao Senhor D. Pedro 2º Contendo as Províncias Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, elaborada por Conrado Jacob de Niemeyer, 1843.....	70
Figura 28	– Trecho da Carta Topográfica e Administrativa da Província do Ceará, elaborada por Visconde de Villiers L’lle Adam, 1848.....	72
Figura 29	– A Rede Quixelô na primeira metade do século XIX.....	73
Figura 30	– “Mappa dos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba com parte dos estados limítrofes”, do Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil (1910)	76
Figura 31	– Mapa de Théberge (1861) – núcleos urbanos e o rio Jaguaribe.....	77
Figura 32	– Mapa de Saturnino de Brito (1892): caminhos perpendiculares ao rio Jaguaribe.....	79
Figura 33	– Rede urbana Quixelô e sistema viário antes da ferroviarização.....	86
Figura 34	– A ferrovia em Iguatu na década 1910.....	87
Figura 35	– A ferrovia em Iguatu, em 1916.....	88
Figura 36	– A ferrovia em Iguatu na década 1920.....	89
Figura 37	– Ribeira do Quixelô e a ferrovia na década 1930.....	89
Figura 38	– Ribeira do Quixelô: a centralidade de Iguatu nos séculos XIX e XX e a rede ferroviária entre 1909 e 1939.....	90
Figura 39	– Núcleos urbanos e pontes ferroviárias da Ribeira do Quixelô.....	94
Figura 40	– Traçado da ferrovia na serra do Luna, em 1909.....	95
Figura 41	– Ferrovia e o tecido urbano de Luna.....	97
Figura 42	– “Estação” Engenheiro Veras (demolida) e capela do povoado.....	97
Figura 43	– Escalas distintas relacionadas à rodagem e à linha férrea.....	98

Figura 44	– Capela, trilho e pátio ferroviário.....	98
Figura 45	– Arquitetura antiga do Luna.....	99
Figura 46	– Casario antigo com elementos <i>art déco</i>	99
Figura 47	– Arquitetura antiga e alpendre.....	100
Figura 48	– Arquitetura antiga e cerca de faxina.....	101
Figura 49	– Vila Luna e o predomínio da paisagem rural.....	102
Figura 50	– Pontes entre Luna e Lajes sobre os riachos do Luna (ou do Meio), do Santo Antônio, no sítio Santa Cruz e do Tigre.....	104
Figura 51	– Ponte mista e vestígios da base da ponte provisória sobre o riacho Santo Antônio, no sítio Santa Cruz.....	105
Figura 52	– Ponte sobre o riacho do Tigre na cidade de Acopiara.....	107
Figura 53	– Casa do agente, estação e o vale do riacho do Tigre separando a área ferroviária da cidade.....	108
Figura 54	– Instalação do pátio ferroviário de Lajes.....	109
Figura 55	– Linha férrea e barragens no entorno de Acopiara.....	110
Figura 56	– Linha férrea e equipamentos urbanos em Acopiara.....	111
Figura 57	– Equipamentos e indústria nos anos 1930, em Acopiara.....	112
Figura 58	– Planta de Acopiara em 1964.....	113
Figura 59	– Tecido urbano de Acopiara: núcleo primaz e expansão urbana.....	114
Figura 60	– Casa do agente, estação e o vale do riacho do Tigre separando a área ferroviária da cidade.....	116
Figura 61	– Residência do mestre de linha.....	116
Figura 62	– Residência do agente da Estação de Acopiara.....	117
Figura 63	– Antiga Estação de Acopiara.....	118
Figura 64	– Estação de Acopiara em 2021 e levantamento da RFFSA.....	119
Figura 65	– O entorno e a reconstrução da Estação de Acopiara.....	119
Figura 66	– Pontes entre Acopiara e Quincoê, município de Acopiara.....	121
Figura 67	– Ponte e rio Quincoê nas proximidades da cidade de Acopiara.....	121

Figura 68	– Ponte sobre o riacho e barragem da Cacimba Fria, em Acopiara.....	122 123
Figura 69	– Ponte sobre o rio Quincoê, em Umari, Acopiara.....	124
Figura 70	– Vila Caixa e São José.....	125
Figura 71	– Vila Caixa.....	
Figura 72	Casario em frente às ruínas da estação ferroviária em Vila – Caixa.....	125 126
Figura 73	– Pátio ferroviário de São José do Quincoê, Acopiara.....	
Figura 74	Barra do riacho do São José com o rio Quincoê, linha férrea, – ponte e residência.....	126 127
Figura 75	– Ponte sobre afluente do rio Quincoê com datação de 1909....	127
Figura 76	– Ruínas de residência de São José.....	128
Figura 77	– Casario e ruínas da casa de fazenda.....	129
Figura 78	– Suassurana: a sede da vila, a pedreira e a Varzinha.....	130
Figura 79	– Pontes ferroviárias de Suassurana.....	
Figura 80	Ponte Pequena sobre o Rio Quincoê, na década 1940 e em – 2008.....	130 131
Figura 81	– Acesso à Ponte Pequena e situação atual.....	132
Figura 82	– Ponte Grande e o rio Trussu após a barra do Quincoê.....	133
Figura 83	– Sede do distrito de Suassurana	
Figura 84	– Avenida São João Batista e a relação lote urbano e espaço público.....	134
Figura 85	– Arquitetura antiga na vila sede de Suassurana.....	134
Figura 86	– Estação de Suassurana com arquitetura original e tomada por cangaceiros no período da Sedição de Juazeiro, em 1914	136
Figura 87	– Planta da Estação Engenheiro Barreto.....	136
Figura 88	– Estação Engenheiro Barreto: fachadas, cobertura e bilheteria...	137
Figura 89	– Casa do agente ferroviário.....	139
Figura 90	– Edifícios remanescentes em ruínas na Pedreira de Suassurana.....	140
Figura 91	– Pedreira da RFFSA em 2013 e 2023.....	141
Figura 92	– Britador em operações e situação atual.....	142
Figura 93	– Fazenda e parada da Varzinha.....	142

Figura 94	– Parada da Varzinha e ruínas em 2023.....	143
Figura 95	– Residência Sr. Nelsinho, “Rei do Algodão”	144
Figura 96	– Traçado da ferrovia em direção ao Icó, à Paraíba e ao Cariri.	145
Figura 97	– Pontes ferroviárias na cidade de Iguatu.....	146
Figura 98	– Ponte sobre o Rio Jaguaribe.....	148
Figura 99	– Ponte sobre “braço” do rio Jaguaribe.....	149
Figura 100	– Ponte sobre o riacho Arara, zona urbana de Iguatu.....	150
Figura 101	– Desenho da linha férrea e a Chapada do Moura.....	151
Figura 102	– Planta da sede do distrito de Alencar, Iguatu.....	152
Figura 103	– Estação ferroviária José de Alencar (demolida) e a residência da senhora Holanda Santana em 2023.....	153
Figura 104	– Residência do agente e demolição da casa de turma em Alencar: substituição da telha de barro por fibrocimento.....	144 154
Figura 105	– Arquitetura antiga de Alencar.....	155
Figura 106	– Ponte sobre o Riacho Gamboa em Alencar, Iguatu.....	156
Figura 107	– Localização de Poço dos Paus, Suassurana, Iguatu e Jaguaribe.....	156
Figura 108	– Estação do Jaguaribe (demolida).....	159
Figura 109	– Ruínas da Estação de Jaguaribe.....	160
Figura 110	– Trilhos existentes na linha tronco e retirados no ramal de Poço dos Paus, desativado em 1976.....	160
Figura 111	– Ruínas dos pontilhões sobre riacho das Itans.....	161
Figura 112	– Barragem junto ao greide da ferrovia.....	161
Figura 113	– Povoado de Quixoá antes da ferroviarização.....	162
Figura 114	– Ponte sobre o riacho Cangatí.....	163
Figura 115	– Ruínas da estação de Maurícia.....	164
Figura 116	– Letreiro da fachada.....	165
Figura 117	– Fachada e pilar com marcas do engaste da mão-francesa.....	166
Figura 118	– Açude e residências em Canabrava.....	161
Figura 119	– Açude Canabrava, São André, Parada e Casa de Turma.....	167
Figura 120	– O rio Jaguaribe, o leito ferroviário e a vila São André.....	168
Figura 121	– Capela em São André.....	168
Figura 122	– Ruínas da Casa de Turma em Canabrava, Cariús.....	169

Figura 123	– Local em que parava o trem em Canabrava, Cariús.....	170
Figura 124	– Planta de Poço dos Paus com limites “convencionados” em outubro de 1922.....	171
Figura 125	– Escritório “da IFOCS”	172
Figura 126	– Atual rua Silvestre Almeida Duarte (Rua da Vila)	173
Figura 127	– Hospital “da IFOCS” e residência do médico e do engenheiro-chefe.....	173
Figura 128	– Poço dos Paus em 1920.....	174
Figura 129	– Acampamento e canteiro de obras de Poço dos Paus.....	175
Figura 130	– Ponte pênsil de Cariús.....	176
Figura 131	– Galpões e a estação ferroviária: algodão para ser transportado e a Usina Montenegro.....	177
Figura 132	– Elementos arquitetônicos nos anos 1910.....	178
Figura 133	– Platabandas e influências <i>art déco</i>	179
Figura 134	– Antiga estação ferroviária e a ampliação do hospital.....	180
Figura 135	– Residência do agente ferroviário em alto.....	181
Figura 136	– Coberta da residência do agente ferroviário.....	182
Figura 137	– Residência do agente ferroviário.....	182
Figura 138	– Instalações de obras no boqueirão em 1923.....	183
Figura 139	– Residências e galpão.....	183
Figura 140	– Ruínas das obras de açudagem.....	184
Figura 141	– Ramal de Icó (até 1920) e o sub-ramal de Orós.....	185
Figura 142	– Estação de Igarói (Água Fria)	186
Figura 143	– Vestígios da estação de Igarói.....	187
Figura 144	– Planta de Igarói (Água Fria)	188
Figura 145	– Residência do agente no alto do núcleo urbano.....	189
Figura 146	– Residência do agente e Estação de Igarói.....	189
Figura 147	– Detalhes da Residência do Agente da Estação de Igarói.....	190
Figura 148	– Conceição do Buraco relevante núcleo urbano.....	191
Figura 149	– Plantas do acampamento para construção do túnel entre Orós e Lima Campos (sob o ramal de Orós)	192
Figura 150	– Abertura do canal e túnel em Guassussê.....	194

Figura 151	– Núcleo urbano de Guassussê (Nova Conceição), ruínas da estação e Oficina da RVC, saída do túnel proveniente do Açude de Orós e ruínas do acampamento e instalações.....	194
Figura 152	– Guassussê.....	195
Figura 153	– Vista a partir das ruínas da casa do engenheiro-chefe para o traçado do asfalto, o antigo leito ferroviário e elementos da arquitetura.....	196
Figura 154	– Ruínas das obras preliminares do ramal de Icó entre a localidade Rochedo e a cidade sede.....	197
Figura 155	– Acampamento de obras e povoado de Orós situado em cinco glebas.....	198
Figura 156	– Rua Sete (Vila Modelo)	201
Figura 157	– Residência modernista de Eliseu Batista.....	202
Figura 158	– Orós em 1939: relação entre a cidade e o acampamento de obras.....	203
Figura 159	– A rua esbarrando no greide da antiga ferrovia (escadaria); o domínio ferroviário transformado em via; e a ocupação nas encostas.....	204
Figura 160	– Arquitetura antiga em Orós	205
Figura 161	– A rede ferroviária da Ribeira do Quixelô.....	208
Figura 162	– Residência do agente de Acopiara, Suassurana, Cariús e Igarói.....	209
Figura 163	– Residências recuadas e mureta em Iguatu e Suassurana.....	211
Figura 164	– Frontão triangular em conjunto edifício residencial e industrial nas proximidades da Estação Afonso Pena, em Acopiara.....	212
Figura 165	– A residência do agente da estação de Iguatu em “estilo chalé”, com recuos – e “jardins” – e cumeeira perpendicular ao alinhamento do lote, e os demais edifícios com platibanda e cumeeira em paralelo.....	213
Figura 166	– Tipologia arquitetônica residencial tipo chalé.....	213
Figura 167	– Tipologia arquitetônica residencial tipo <i>art déco</i>	214
Figura 168	– Transformações urbanas entre 1853 e 1939.....	216

Figura 169	– Missão da Telha na Estrada das Boiadas	219
Figura 170	– “Uma légua em Quadro” e o “conteúdo sesmeiro limítrofe”....	220
Figura 171	– Sítio da Telha em terras ligeiramente elevadas e as lagoas...	221
Figura 172	– As estradas e as bases do traçado urbano da cidade de Iguatu.....	222
Figura 173	– O Sítio da Telha, as lagoas, a Estrada das Boiadas e suas variantes.....	223
Figura 174	– A geometria da Rua do Fogo e Rua do Quadro.....	226
Figura 175	– O cemitério afastado do tecido urbano.....	229
Figura 176	– O novo mercado ao sul e a porta da cidade.....	232
Figura 177	– Localizações da Câmara no século XIX.....	234
Figura 178	– Casa de Câmara e Cadeia de Iguatu	235
Figura 179	– Pontilhão sobre a lagoa da Telha	236
Figura 180	– Expansão da cidade e os investimentos dos irmãos Corrêa Lima: primeira expansão urbana (1903-1910)	238
Figura 181	– Núcleo Primaz de Telha.....	240
Figura 182	– Instalação da RVC em Iguatu (1910-1915)	242
Figura 183	– Planta da IOCS de 1913.....	243
Figura 184	– O desenho da cidade de Iguatu em prancha com carimbo da IFOCS.....	244
Figura 185	– A legenda da IOCS e da IFOCS e o desenho da cidade de Iguatu.....	244
Figura 186	– Desenho da Iguatu entre os anos 1909 e 1919.....	246
Figura 187	– Tecido urbano anterior à ferrovia	247
Figura 188	– A cidade de Iguatu e a instalação do pátio ferroviário.....	248
Figura 189	– Fachadas da estação de Iguatu em 1910.....	250
Figura 190	– Letreiro e elementos decorativos de fachada.....	251
Figura 191	– Estação de Iguatu: pináculos, lambrequins, mão-francesa e sino.....	252
Figura 192	– O sino da estação de Iguatu.....	253
Figura 193	– Residência do agente da estação e do Cel. Pinto de Mendonça.....	253
Figura 194	– Caixa d’água da estação de Iguatu.....	254

Figura 195	– Praças de Iguatu segundo IOCS em 1912.....	256
Figura 196	– Locais dos “coronéis” políticos no início do século XX.....	258
Figura 197	– “Coronéis”, médicos, farmácias.....	259
Figura 198	– Praça da Matriz e o catavento	261
Figura 199	– Tecido urbano e agentes urbanos imigrados no século XIX e XX.....	264
Figura 200	– Alguns agentes modeladores entre os anos 1909 e 1924.....	265
Figura 201	– Residência de Virgílio Correia Lima.....	266
Figura 202	– Industriários e fábricas na primeira metade do século XX.....	269
Figura 203	– Fábrica Benevides.....	270
Figura 204	– Divisórias devido aos vãos livres que possibilitavam maquinários maiores e suas instalações complexas	271
Figura 205	– Fábrica Santa Margarida, Virgílio Corrêa Lima	271
Figura 206	– Fábrica São José e Fábrica Santa Margarida.....	272
Figura 207	– Igreja Matriz de Nossa Senhora Sant’Anna	274
Figura 208	– O desenho urbano e os equipamentos culturais-ideológicos	
Figura 209	– Os locais dos “coronéis” líderes políticos no início do século XX.....	275
Figura 210	– Levantamento do rio Jaguaribe e planta da cidade de Iguatu realizados pela IOCS/IFOCS, em 1919.....	277
Figura 211	– Cartografia conjectural retrospectiva: acesso à cidade de	
Figura 212	– Iguatu em 1919, pelo Pontilhão, e em 1924, pela rua Floriano Peixoto.....	278
Figura 213	– Cartografia conjectural retrospectiva: o Estado e os agentes econômicos a partir de 1924.....	282
Figura 214	– Armazém de madeira.....	284
Figura 215	– Armazém de alvenaria em Iguatu.....	285
Figura 216	– Armazém em comparação à Estação de Iguatu	285
Figura 217	– Corte transversal e fachada principal do armazém (alvenaria).....	286
Figura 218	– Fachadas da oficina.....	288
Figura 219	– A oficina do pátio ferroviário de Iguatu.....	289

Figura 220	– A estação, o armazém e a oficina.....	289
Figura 221	– Campos de Irrigação iniciados nos anos 1930, Iguatu.....	290
Figura 222	– Bugi, matadouro “velho” e o “novo”	291
Figura 223	– Bugi, matadouro “novo” e Campo de Aviação.....	292
Figura 224	– “Vista Aérea do Campo de Iguatú”, da “Escola de Aviação Militar” de 1937.....	293
Figura 225	– As boiadas e um contorno viário em Iguatu.....	294
Figura 226	– A linha férrea ultrapassada pelo tecido urbano.....	296
Figura 227	– Mercado, cemitério e matadouro.....	298
Figura 228	– Matadouro público de Iguatu construído nos anos 1930.....	299
Figura 229	– Cemitérios, mercados e matadouros e a expansão urbana	300
Figura 230	– Pavimentação de vias e equipamentos	300
Figura 231	– “Embelezamento” da cidade de Iguatu	302
Figura 232	– Palacete de Octaviano Jaime Benevides.....	303
Figura 233	– Iguatu: pavimentação e “embelezamento” urbano.....	305
Figura 234	– “Boulevard Dr. João Pessoa”	306
Figura 235	– Arquitetura protomodernista: União Artística de Iguatu (Banco do Brasil)	307
Figura 236	– Programa urbano de Iguatu em 1938, segundo planimetria da IFOCS.....	308
Figura 237	– CIDAO e a ocupação além dos trilhos.....	309
Figura 238	– Foto aérea de Iguatu, em 1951: a CIDAO vista a partir do Alto da Bonita.....	310
Figura 239	– A CIDAO em 1938.....	311
Figura 240	– CIDAO: caixa d’água pré-moldada, chaminés e galpões com <i>sheds</i>	311
Figura 241	– O Quadro, o Centro, o Pátio.....	312
Figura 242	– Ocupação ao oeste da CIDAO.....	313
Figura 243	– O Prado.....	314
Figura 244	– Áreas alagáveis no Bairro Prado.....	315

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	–	Cronologia de instalação da Estrada de Ferro de Baturité.....	32
Quadro 2	–	Estradas Reais que entrecortavam Telha, em 1855.....	75
Quadro 3	–	Serviços na serra do Luna em 1908.....	96
Quadro 4	–	Funções dos núcleos ferroviarizados da Ribeira do Quixelô.....	207
Quadro 5	–	As primeiras praças de Iguatu.....	256
Quadro 6	–	“Coronéis” e “doutores” intendentess e prefeitos de Iguatu até 1926.....	262
Quadro 7	–	Agentes sociais urbanos que figuraram em “abaixo-assinado” em 1913.....	263
Quadro 8	–	Principais usinas de algodão no novo Centro de Iguatu.....	266

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	–	População por Freguesias (1863-1864)	81
Tabela 2	–	População do Ceará em 1º de agosto de 1872.....	81
Tabela 3	–	População dos municípios do Ceará no século XIX.....	81
Tabela 4	–	População por Freguesias entre 1863 e 1864.....	82
Tabela 5	–	“Secção de Arrecadação do Tesouro da Província do Ceará” entre os anos 1881 e 1885.....	83
Tabela 6	–	Bolandeiras de algodão, alambiques, açudes e casas no povoado em 1894.....	84
Tabela 7	–	Estabelecimentos e instalações industriais em 1895.....	84

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIAGI	Associação Comercial Industrial e Agrícola do Iguatu
APEC	Arquivo Público do Estado do Ceará
CCVFB	Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité
CIDAO	Companhia Industrial de Algodão e Óleos
CRAS	Centro de Referência da Assistência Social
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
EFB	Estrada de Ferro de Baturité
EFS	Estrada de Ferro de Sobral
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFOCS	Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas
IOCS	Inspetoria de Obras Contra as Secas
IPECE	Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MVOP	Ministério de Viação e Obras Públicas
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RVC	Rede de Viação Cearense
SARCCOL	South American Railways Construction Company Limited
ZM	Zona de Manobra

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	25
2	A RIBEIRA DO QUIXELÔ E O IGUATU: CENTRALIDADE E REDE URBANA NO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX.....	46
2.1	Delimitação da Ribeira do Quixelô.....	46
2.2	Aspectos morfológicos da Ribeira do Quixelô.....	51
2.3	Fazendas de gado e pequenas propriedades rurais da Ribeira do Quixelô.....	59
2.4	A situação do núcleo de Telha – atual cidade de Iguatu – e os caminhos do século XIX.....	64
2.4.1	<i>Primeira metade do século XIX e a hegemonia da Estrada das Boiadas na Ribeira do Quixelô.....</i>	67
2.4.2	<i>Segunda metade do século XIX e os caminhos que atravessam a Ribeira do Quixelô.....</i>	73
2.5	A rede: por caminhos de barro, por caminhos de ferro.....	84
3	PARADAS, ESTAÇÕES, PONTES, NÚCLEOS URBANOS.....	93
3.1	Município de Acopiara, o norte da Ribeira.....	94
3.1.1	<i>O povoado de Luna.....</i>	95
3.1.2	<i>Entre Luna e a cidade de Acopiara: vestígios das pontes em madeira.....</i>	103
3.1.3	<i>A cidade de Acopiara.....</i>	107
3.1.3.1	<i>Os remanescentes da arquitetura ferroviária.....</i>	115
3.1.4	<i>Duas pontes entre Afonso Pena e Vila Caixa.....</i>	120
3.1.5	<i>Os núcleos de Vila Caixa e São José.....</i>	123
3.1.5.1	<i>Vila Caixa.....</i>	124
3.1.5.2	<i>São José.....</i>	125
3.2	Município de Iguatu.....	128
3.2.1	<i>O núcleo de Suassurana: pontes, vila, pedreira e parada.....</i>	129
3.2.1.1	<i>As pontes.....</i>	129
3.2.1.2	<i>A Vila de Suassurana.....</i>	134
3.2.1.3	<i>A Estação Engenheiro Barreto.....</i>	136
3.2.1.4	<i>A residência do agente da estação.....</i>	139

3.2.1.5	<i>A pedreira.....</i>	141
3.2.2	<i>A cidade de Iguatu: transpor o Rio e alcançar o “ubérri- mo fértil Cariri”.....</i>	145
3.2.3	<i>SARCCOL: pontes entre a cidade de Iguatu e o distrito de Alencar.....</i>	153
3.2.4	<i>Sede do distrito de Alencar.....</i>	149
3.2.4.1	<i>A residência do agente ferroviário.....</i>	152
3.3	<i>Ramais de Cariús e Orós: ajudagem, ferrovia e desenho urbano.....</i>	157
3.3.1	<i>O Ramal de Cariús (Poço dos Paus).....</i>	158
3.3.1.1	<i>Localidade de Jaguaribe.....</i>	160
3.3.1.2	<i>Sede urbana do distrito de Quixóá.....</i>	163
3.3.1.3	<i>Localidade de Maurícia.....</i>	165
3.3.1.4	<i>Sítio Canabrava.....</i>	167
3.3.1.5	<i>Cariús (Poço dos Paus).....</i>	172
3.3.2	<i>O Ramal de Orós ou de Icó?.....</i>	186
3.3.2.1	<i>Sede urbana do distrito de Igarói (Água Fria).....</i>	187
3.3.2.2	<i>Conceição, Nova Conceição, Guassussê: as instalações provisórias.....</i>	192
3.3.2.3	<i>Orós.....</i>	198
3.4	<i>Síntese: os centros urbanos ferroviarizados no Quixelô.....</i>	207
4	<i>DESENHO URBANO E ARQUITETURA EM IGUATU.....</i>	217
4.1	<i>O núcleo oitocentista e as bases do traçado urbano de Iguatu.....</i>	218
4.1.1	<i>O Sítio da Telha e a Estrada das Boiadas: (por) um detalhe da altimetria.....</i>	219
4.1.2	<i>Povoado e vila: ocupação em redor da Capela.....</i>	224
4.1.3	<i>O Estado e os “homens-de-negócios”.....</i>	227
4.1.3.1	<i>O Estado e a problemática urbana a partir da segunda metade do século XIX.....</i>	228
4.1.3.1.1	<i>O lugar do novo mercado e do matadouro.....</i>	229
4.1.3.1.2	<i>A Casa de Câmara e Cadeia, o teatro e as lagoas como espaços de lazer.....</i>	234

4.1.3.1.3	Pontilhão sobre a Lagoa da Telha, fluidez do espaço.....	236
4.1.3.2	Os “homens-de-negócios”	238
4.1.4	Síntese: a consolidação do núcleo primaz no final dos oitocentos e no início do século XX.....	240
4.2	1909-1924: A instalação do pátio ferroviário e o desenho da cidade.....	242
4.2.1	O desenho da cidade de Iguatu em 1909.....	244
4.2.2	A cidade de Iguatu entre 1909 e 1924 por seus agentes modeladores.....	249
4.2.2.1	A instalação do pátio da estação de Iguatu pelo Estado e sua arquitetura ferroviária.....	250
4.2.2.1.1	A estação ferroviária de Iguatu.....	251
4.2.2.1.2	A casa do agente da estação.....	254
4.2.2.1.3	Caixa d’água e lenheiro.....	255
4.2.2.2	Intendentes e prefeitos: “coronéis” e médicos e três praças em 1912.....	256
4.2.2.3	Outros agentes: criadores, lavradores, agricultores, comerciantes – uma problemática urbana.....	263
4.2.2.4	Negociantes ou “homens-de-negócios” e as primeiras indústrias... 265	
4.2.2.4.1	O desenho do Centro e a arquitetura das usinas.....	270
4.2.2.5	Os lugares dos trabalhadores urbanos e setores médios no espaço da cidade.....	273
4.2.2.6	A Igreja, os “artistas”, a rua: “...se dançava nos sobrados!”.....	274
4.2.3	Os trilhos, os limites da cidade.....	277
4.3	1924-1939: a expansão da malha urbana da cidade de Iguatu para além dos trilhos.....	278
4.3.1	O desenho da cidade de Iguatu em 1924.....	279
4.3.2	A cidade de Iguatu entre os anos 1924 e 1939 por seus agentes modeladores.....	282
4.3.2.1	O Estado e a qualificação da infraestrutura urbana.....	281
4.3.2.1.1	O Estado e a qualificação da infraestrutura urbana.....	283
4.3.2.1.2	As obras do pátio ferroviário: o armazém e a oficina.....	283
	Infraestrutura hídrica e “rodagens”	290

4.3.2.1.3	A construção de novos equipamentos urbanos, o embelezamento e aburguesamento dos espaços públicos.....	298
4.3.2.2	<i>Agentes econômicos e o capital externo</i>	308
4.3.3	<i>Iguatu para além dos trilhos</i>	313
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	318
	REFERÊNCIAS	323

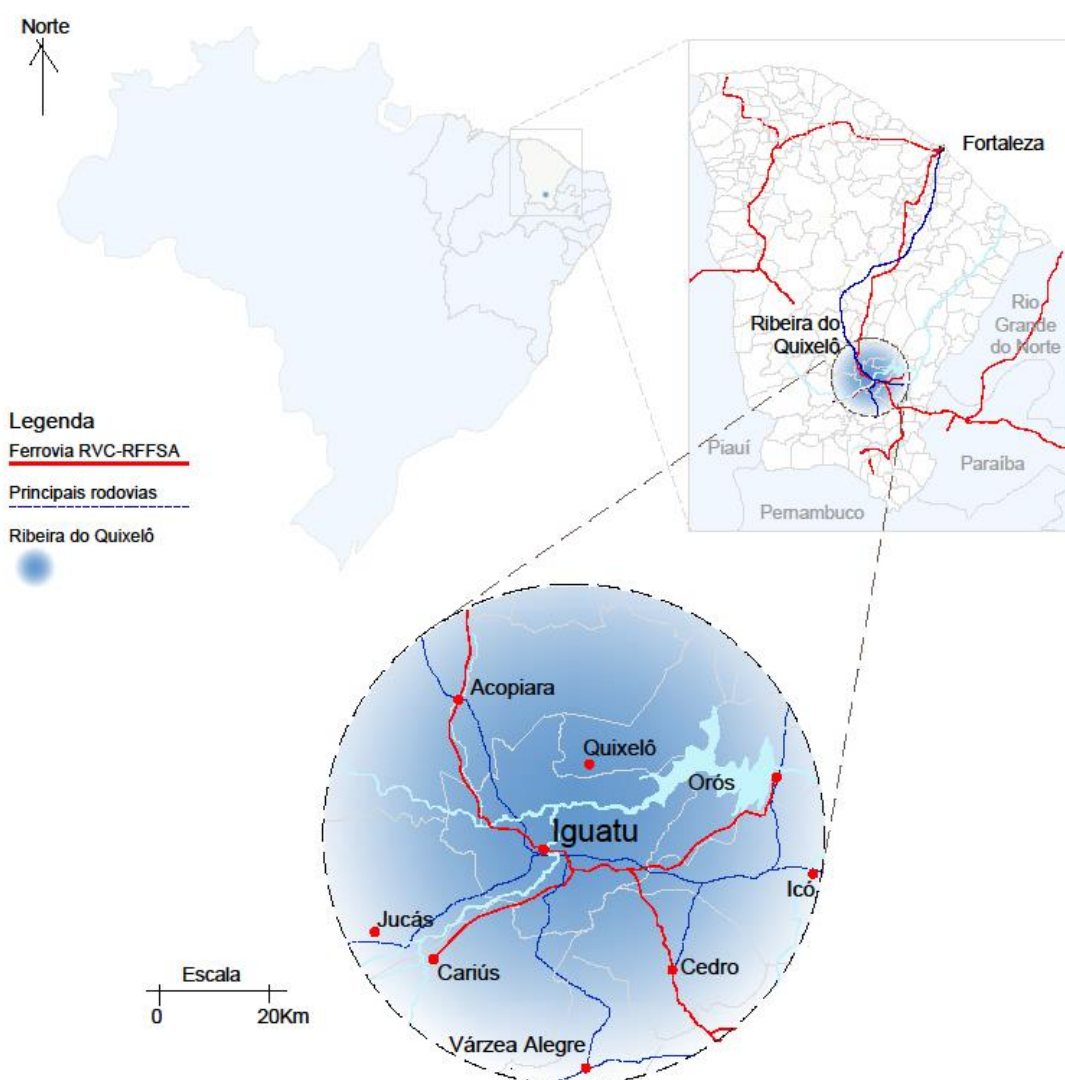


Ponte metálica sobre o riacho Arara, afluente do rio Jaguaribe, em Iguatu.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

1 INTRODUÇÃO

A cidade de Iguatu¹, antes denominada Telha, localiza-se nos sertões Centro-sul do Ceará, nas margens do rio Jaguaribe, a 389 quilômetros de Fortaleza, via “Estrada do Algodão”², em área do território historicamente denominado Ribeira do Quixelô. Essa região, entre o Icó e os Inhamuns, envolve atualmente os municípios de Iguatu, Acopiara, Quixelô, Jucás, Cariús e Orós (Figura 1).

Figura 1 – A Ribeira do Quixelô e a ferrovia



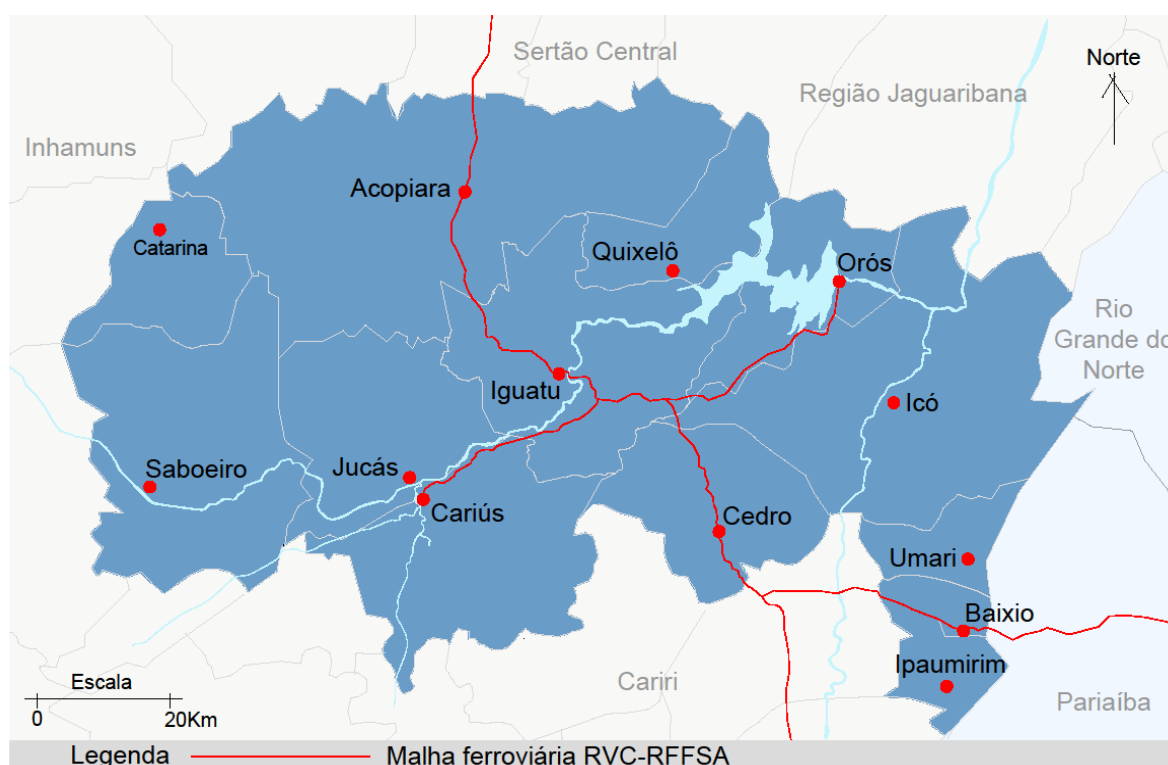
Fonte: Elaborada pelo autor a partir de cartograma do Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE, 2016).

¹ Iguatu, ora Aguatú (Senador Pompeu), ora Igatu (Desembargador Paulino Nogueira), significa água boa na linguagem nativa: ig- água; e catu, bom (Alencar, 1939, p. 182).

² A “Estrada do Algodão” é a rodovia estadual CE-060 (SOP, 2023).

Conforme divisão administrativa de 2014, o município de Iguatu é formado pelos distritos de Barreiras, Barro Alto, Baú, Gadelha, Iguatu (sede), José de Alencar, Riacho Vermelho e Suassurana (IBGE, 2022). Limita-se ao norte com Acopiara e Quixelô, ao leste com Orós e Icó, ao sul com Cedro e Cariús e ao oeste com Jucás. Articula as regiões Centro-Sul, Central, Jaguaribana, Inhamuns e Cariri com a capital Fortaleza e os estados de Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Piauí (Figura 2).

Figura 2 – A Região Centro-Sul, o Iguatu e a ferrovia



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IPECE (2016).

Iguatu está entre os municípios mais populosos do Ceará, estimando-se 103.074 habitantes atualmente (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020). A cidade é hegemônica na região Centro-Sul do estado, onde se consolidou enquanto centro regional da rede urbana.

O histórico de sua formação assenta-se na apropriação da Ribeira do Quixelô pelos colonizadores-invasores no século XVIII. Tratou-se da interiorização do processo de colonização do Brasil, com base na economia da pecuária (Nogueira, 1985; Jucá Neto, 2012; Jucá Neto, C. R., & Beserra, J. R. T. 2021). Ocorreu junto à

destituição violenta dos povos nativos, em um arranjo de diversos agentes sociais, no qual operaram a Igreja, o Estado português e os representantes da atividade criatória (Jucá Neto, 2012; Jucá Neto, 2012a; Jucá Neto, 2014). As vilas de Icó e Aracati, naquela centúria, canalizavam maior parte dos derivados da atividade da pecuária ao longo do rio Jaguaribe. Até o início dos oitocentos, Fortaleza encontrava-se longe dos circuitos do gado (Jucá Neto, 2012; Jucá Neto, 2009).

O povoado de Telha, nos setecentos, pertencente ao Termo de Icó, foi constituído a partir de Sítio (com “s” maiúsculo)³ erguido pelas Juntas das Missões, no centro da Ribeira do Quixelô, em extensa planície entre os boqueirões de Cariús e Orós. Firmou-se em terreno ligeiramente elevado, entre diversas lagoas, a montante da confluência dos rios Trussu e Jaguaribe. Devido à concentração lacustre e por ser passagem estratégica das boiadas, à beira da “Estrada que passa para o Piauí”⁴, o povoado era propício ao pouso (Nogueira, 1985). Autores como Théberge (2001, p. 191), Studart (2001, p. 315) e Nogueira (1985, p. 41) asseguram que, desde o século XVIII, o povoado da Telha reunia alguma atividade urbana. No século XIX, tornou-se cruzamento de caminhos que encadeavam um rosário de fazendas de gado, que produziam tanto para o autossustento como para escoamento de seus excedentes em direção aos portos do litoral (Nogueira, 1985). A emancipação política da vila da Telha ocorreu em 1874, e, somente em 1883, a cidade passou à denominação Iguatu. Seu território era constituído pelos atuais municípios de Acopiara e Quixelô, além de seus domínios atuais⁵.

A emancipação política do Ceará da Capitania de Pernambuco em 1799, a criação da Assembleia Provincial, com ato institucional de 1834, após a chegada da família Real⁶, e a constituição de Fortaleza como núcleo hegemônico no território modificou, por todo os oitocentos, o quadro sociopolítico e espacial da Província (Lemenhe, 1991). O arquiteto e professor José Liberal de Castro assevera que “no

³ Diferenciamos sítio com “s” minúsculo, “pequena propriedade agrícola; fazenda [pequena], chácara”, de sítio com “s” maiúsculo que pela noção geográfica e arquitetônica de “espaço ocupado ou que pode ser ocupado por algo (Ferreia, 1993).

⁴ A Estrada das Boiadas, ou “Estrada que passa para o Piauí”, de acordo com Studart (1966), era o percurso setecentista que passava por Icó, estabelecendo ligação entre o litoral açucareiro e os sertões dos Inhamuns e o Piauí.

⁵ Acopiara e Quixelô foram desmembrados em 1921 e 1985, respectivamente (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022).

⁶ A vinda da Família Real e a abertura dos portos somaram-se à ação de Luiz Barba Alardo (1808-1811), “quem primeiro deu na província impulso à cultura do algodão em maior escala”, quando “criou o comércio direto da capitania com os portos da Europa (Brasil, 1997, p. 354). A Corte determinou que a atividade portuária ocorresse em Fortaleza a despeito de Aracati.

transcorrer do século XIX, não obstante o convívio com as atividades da pecuária, a economia cearense amparou-se fortemente no cultivo do algodão, conhecendo mutações socioeconômicas evidentes” (Castro, 1997, p. 17-18). O binômio boi-algodão criou bases econômicas para gradual reorganização produtiva e territorial, que inseriu o Ceará nas tramas de interesses do mercado internacional⁷ (Lemenhe, 1991).

Na primeira metade do século XIX, os relatórios dos Presidentes de Província do Ceará indicavam a urgência de interligar Fortaleza às “ilhas férteis”⁸ do território, através da abertura e do melhoramento de estradas de rodagem⁹ (Reis, 2015) (Figura 3).

José Liberal de Castro assegura que

Nesse quadro de transformações, entende-se com clareza a proposta de implantação de um leque de estradas tendo a capital como foco, ideia apresentada em 1834 pelo presidente da Província, José Martiniano de Alencar, em parte concretizada nas administrações posteriores (Castro, 1997, p. 115).

Ana Isabel Cortez Reis discorre sobre a engrenagem da “invenção de um Brasil moderno”¹⁰. Segundo a autora,

Essa compreensão, para o mundo ocidental civilizado, significou o investimento crescente na projeção e expansão de suportes tecnológicos, bem como na ênfase à atividade industrial e à vida urbana. Não à toa, no final do século XIX e início do XX, eram profusas as grandes obras de engenharia e suas mais intensas propagadoras: as exposições universais (Reis, 2015, p. 17).

Reis (2015) assevera ainda que,

através da implementação de uma malha viária no Brasil iniciada pelo governo Imperial, foi projetada a centralização administrativa do território, o que contribuía diretamente para forjar a própria nação. A invenção do Brasil,

⁷ A Guerra da Secessão estadunidense (1861-1866) influenciou a produção algodoeira do Ceará (Lemenhe, 1991). Estados Unidos e Inglaterra estabeleciam conexões em seus processos de industrialização, notadamente alicerçados na produção têxtil. Dada à proximidade geográfica do Ceará com as rotas atlânticas, o algodão se tornou uma fronteira nos sertões, a despeito do café, restrito às regiões serranas, em especial nas proximidades de Fortaleza (Ferreira, 1989). Sobre a instalação da cotonicultura no Ceará, ver Menezes (2018) e Leite (1994).

⁸ Ilhas férteis, úmidas ou verdes eram denominações atribuídas às regiões serranas do Ceará: Maranguape, Baturité, Meruoca, Ibiapaba e Cariri, para citar as maiores.

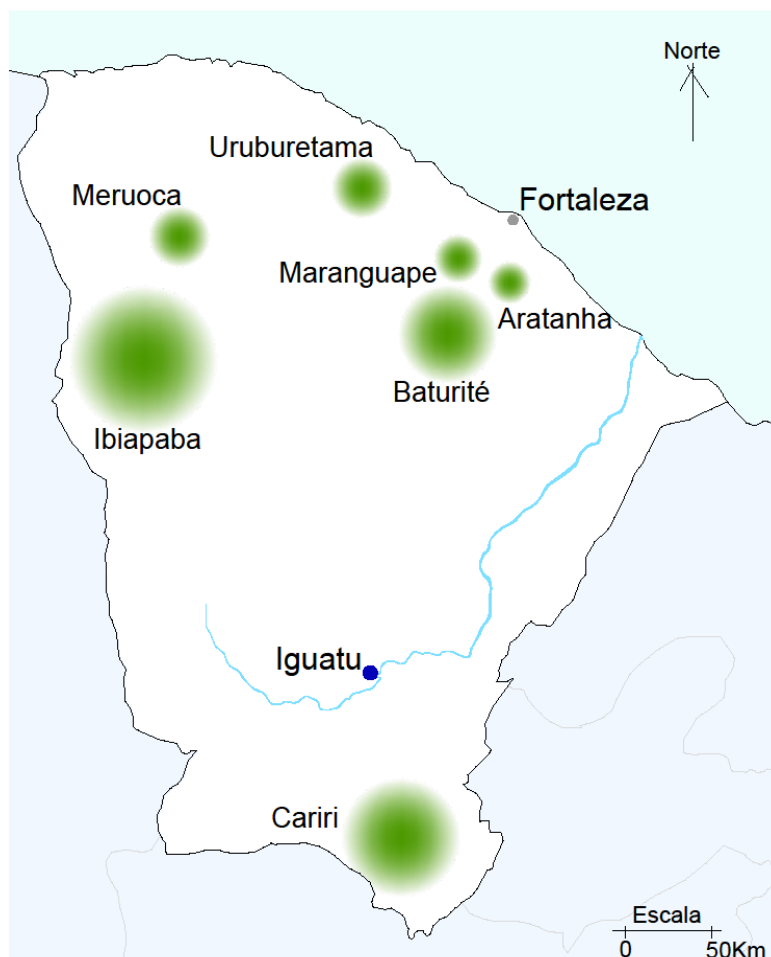
⁹ Ver Reis (2015) e Soares (2015).

¹⁰ Sobre o período de 1870 a 1930, ver Herschmann e Pereira (1994).

enquanto Estado territorial, foi engendrada no projeto Imperial de centralização administrativa, absorvido pelas Províncias (Reis, 2015, p. 21).

A partir de meados do século XIX, um conjunto de melhorias urbanas tencionava a circulação do capital internacional na Província¹¹. As ações incrementaram a ativação do comércio, a infraestruturação portuária¹² associada à construção de via férrea e a instalação de indústrias em Fortaleza. A capital cearense concentrou a comercialização da produção algodoeira e consolidou sua posição enquanto centro hegemônico do Ceará (Lemenhe, 1991).

Figura 3 – Iguatu e as “ilhas férteis”



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de Google Earth.

¹¹ Em 1851, o povoado da Telha foi elevado à Vila e, em 1874, emancipou-se do Icó.

¹² Sobre os portos no “Nordeste” do Brasil, ver Simonini (2021). O autor assevera que as ferrovias prescindem dos portos.

Em 25 de julho de 1870, foi fundada a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité SAA (CCVFB), inicialmente com capital privado.¹³ O empreendimento visava “carregar ao porto da Capital a produção das quatro serras pouco distantes: Maranguape, Aratanha, Acarape e Baturité” (Barroso, 1977, p. 94); buscava “integrar o Ceará ao sul do País pelo rio São Francisco” e propiciar maior desenvolvimento à atividade agropecuária¹⁴ (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1914). Importa mencionar que esses núcleos estavam interligados por estradas de chão, exploradas pelos colonizadores desde o século XVIII, por onde escoavam os produtos principalmente da pecuária.

Em 1873, inaugurou-se a Estação Central em Fortaleza e o primeiro trecho ferroviário da Província, ligando a capital a Arronches, atualmente Parangaba¹⁵. Era o início da infraestruturação maquinica que mirava o escoamento das *commodities* das “ilhas verdes” (ou serras úmidas), o incremento à “indústria” nos sertões e a interligação do território cearense com as demais províncias.

O Governo imperial autorizou a construção da Estrada de Ferro de Sobral (EFS), em 1878. O decreto também aliou o “escoamento da produção e interligação do território” ao enfrentamento das secas¹⁶ (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1914; Reis, 2018). Era a transformação dos “indigentes em trabalhadores” que ocorreu com a encampação da empresa ferroviária pelo Estado (Lima, 2011). O capital internacional e os agentes locais se valeram da “farta” mão-de-obra na construção da infraestrutura, em que pesava notadamente a exportação da produção agropecuária (Ferreira, 1989).

A CCVFB e a EFS foram encampadas pelo Governo Federal, em 1888. Entre os anos 1898 e 1915, ocorreu o arrendamento do transporte à “Novis e Porto” (1898-1910) e à companhia inglesa *South American Railway Construction Company Limited* – SARCCOL (1910-1915). A partir de então, a União reassumiu o parque ferroviário. A EFB e EFS foram reunidas e passaram a ser os ramais sul e norte, respectivamente da Rede de Viação Cearense – RVC (Figura 4).

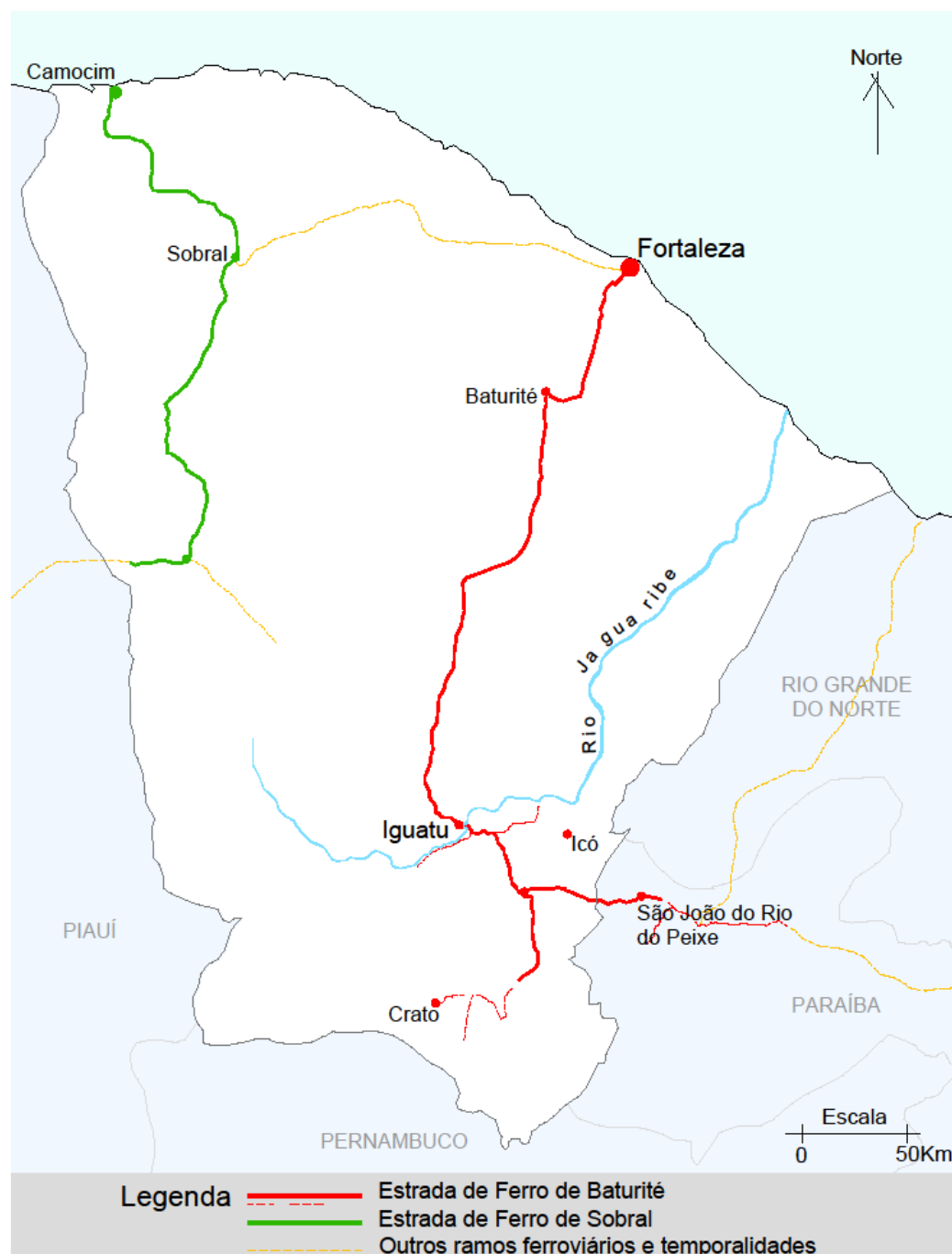
¹³ Sobre a ferrovia no Ceará, ver Cândido (2014), Lima e Pereira (2007), Capelo Filho e Sarmiento (2010), Ferreira (1989) e Reis (2015).

¹⁴ O engenheiro Lassance Cunha, em *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité, em 1893*. Engenheiro Diretor-Chefe Ernesto Antônio Lassance Cunha foi gestor por dois períodos – 1882-1889 e 1891-1893 (Ferreira, 1989, p. 33).

¹⁵ Concluído em 14 de setembro de 1873 e inaugurado em 29 de novembro de 1873 (Capelo Filho, 2010, p. 18).

¹⁶ Ver *Proletários das Secas: arranjos e desarrajos nas fronteiras do trabalho (1877-1919)*, de Cândido (2014).

Figura 4 – Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e Estrada de Ferro de Sobral (EFS)



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de Rede de Viação Cearense (1940).

Na hinterlândia, a instalação da ferrovia implicou transformações socioespaciais. A via férrea interligou áreas de produção agropecuária e núcleos

urbanos dos sertões ao litoral. A EFB¹⁷ – o maior ramo ferroviário – alcançou a Ribeira do Quixelô em 1909 (Quadro 1).

Quadro 1 – Cronologia de instalação da Estrada de Ferro de Baturité

Data	Descrição	Ponta de trilhos
3 de outubro de 1857	A primeira concessão para construção de ferrovia no Ceará ocorreu mediante o decreto à companhia Thomaz Dixon Lowdem.	-
14 de abril de 1868	José Pompeu de Souza Cavalcante associou-se a John James Foster e criou empresa para a construção de uma seção da ferrovia ligando Fortaleza a Pacatuba.	-
11 de outubro de 1870	Resolução da Assembleia provincial aprovou contrato para a construção do primeiro trecho ferroviário pela Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité SAA (CCVFB).	-
20 de janeiro de 1872	Início das obras ferroviárias ligando Fortaleza a Arronches (Parangaba). Também teve início a construção da Estação Central.	Fortaleza
30 de novembro de 1873	Inauguração da Estação Central e do primeiro trecho ferroviário da Província.	Parangaba
1º de junho de 1878	Condições financeiras deficitárias da empresa ferroviária e as limitações decorrentes da Seca de 1877-1879 levaram à encampação da empresa ferroviária pelo Governo Imperial.	Pacatuba
1889	A empresa ferroviária foi encampada no trecho entre Baturité e Quixadá.	Baturité
1909	Arrendamento a Novis & Porto – a ponta dos trilhos estava entre Quixeramobim e Ibicuã. Foi iniciado o segmento entre Ibicuã a Iguatu.	Ibicuã (Piquet Carneiro)
1910	A South American Railways Construction Company Limited (SARCCOL) concluiu o trecho iniciado pela Novis & Porto, e a ferrovia alcançou o Iguatu. Inauguraram-se as estações de Afonso Pena, Suassurana e Iguatu.	Iguatu
1911-1914	Serviços paralisados (SARCCOL).	Iguatu
1919	A partir da criação da IFOCS, a RVC foi incorporada aos serviços de combate às secas do Estado.	Aurora
1922	Inauguração dos ramais de açudagem de Poço dos Paus (Cariús) e Orós.	Poço dos Paus (Cariús) e Orós
1923	A RVC, através de ramal em Arrojado (Lavras), alcançou o estado da Paraíba.	São João do Rio do Peixe
1926	Inauguração da estação ferroviária do Crato.	Crato

¹⁷ O ramal sul ou linha tronco sul da Rede de Viação Cearense (RVC) é conhecido também como prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB).

16 de março de 1957	Reunião das 22 ferrovias em operação no Brasil sobre a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).	-
---------------------	--	---

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Lima (2007).

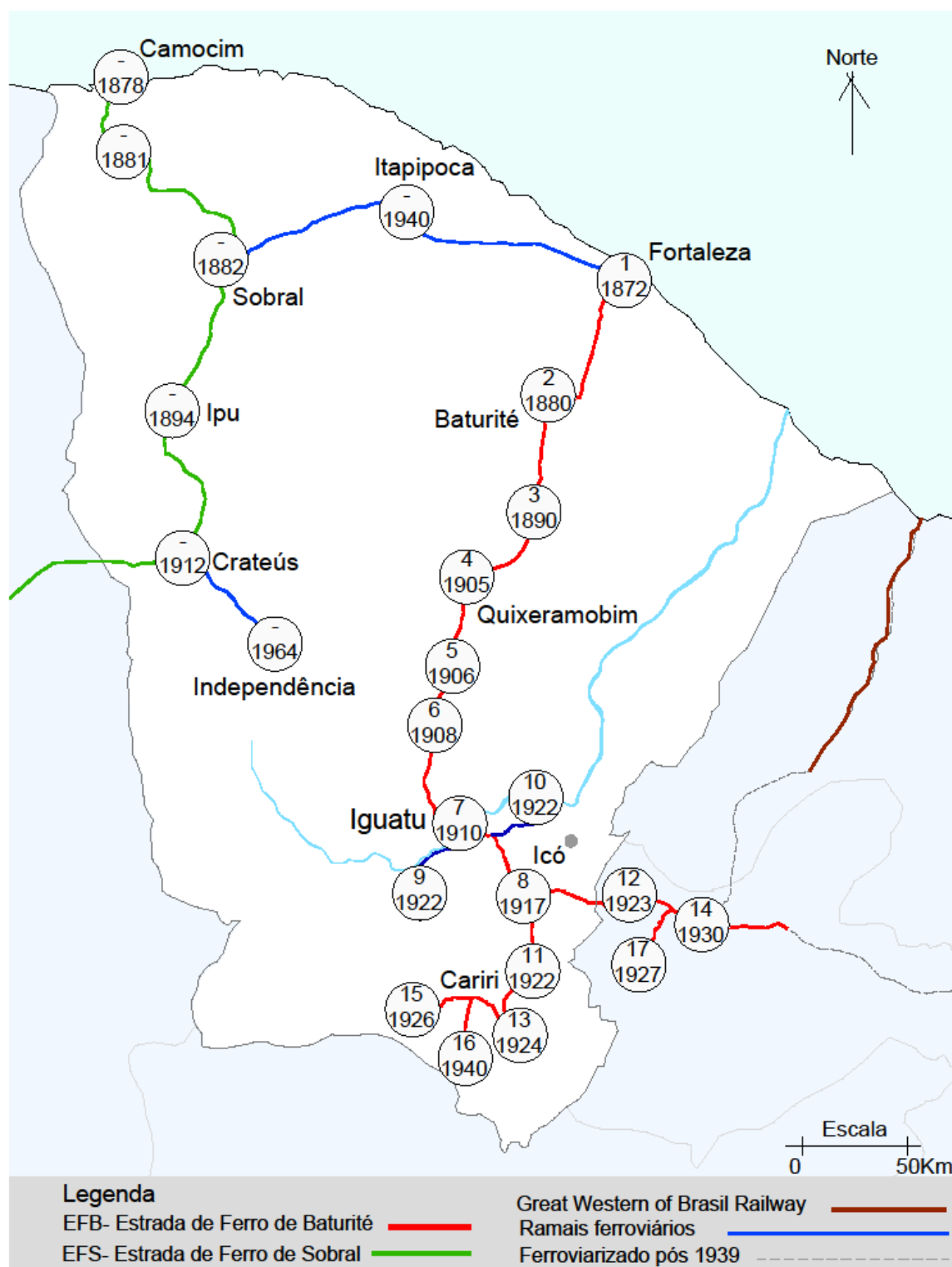
Posteriormente, figuraram mais claramente nos planos ferroviários a cotonicultura, o combate às secas e a inclusão das regiões da Ibiapaba, Meruoca e Cariri. De acordo com os relatórios da Estrada de Ferro de Baturité (EFB), a via férrea deveria alcançar o Icó, uma das maiores cidades dos sertões, e interligar a capital Fortaleza ao Crato, no “ubérrimo Cariri” (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1909). Nas palavras do engenheiro Couto Fernandes,

[...] a fertilidade da zona do Cariry, cujo centro principal é a cidade do Crato, ponto terminal [ferroviário] [...] está fadado, pela natureza feraz do seu solo, a ser o futuro celeiro do Ceará, desde que se verifique a sua ligação com a capital do Estado, por meio da via-férrea (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1922, p. 133).

O prolongamento da EFB não alcançou a cidade de Icó. Após transpor o vale do rio Jaguaribe, em Iguatu, em 1916, estendeu-se a São João do Rio do Peixe (Antenor Navarro), na Paraíba, e ao Crato, no Cariri, respectivamente, nos anos 1923 e 1926. Interligou-se à Estrada de Ferro de Sobral (EFS), nos anos 1950, e, na segunda metade do século XX, o território cearense estava inteiramente interligado por trilhos a outras regiões do país. As conexões ocorriam por Crateús com o Piauí, pela EFS, e por Lavras com a Paraíba, pela EFB (Figura 5).

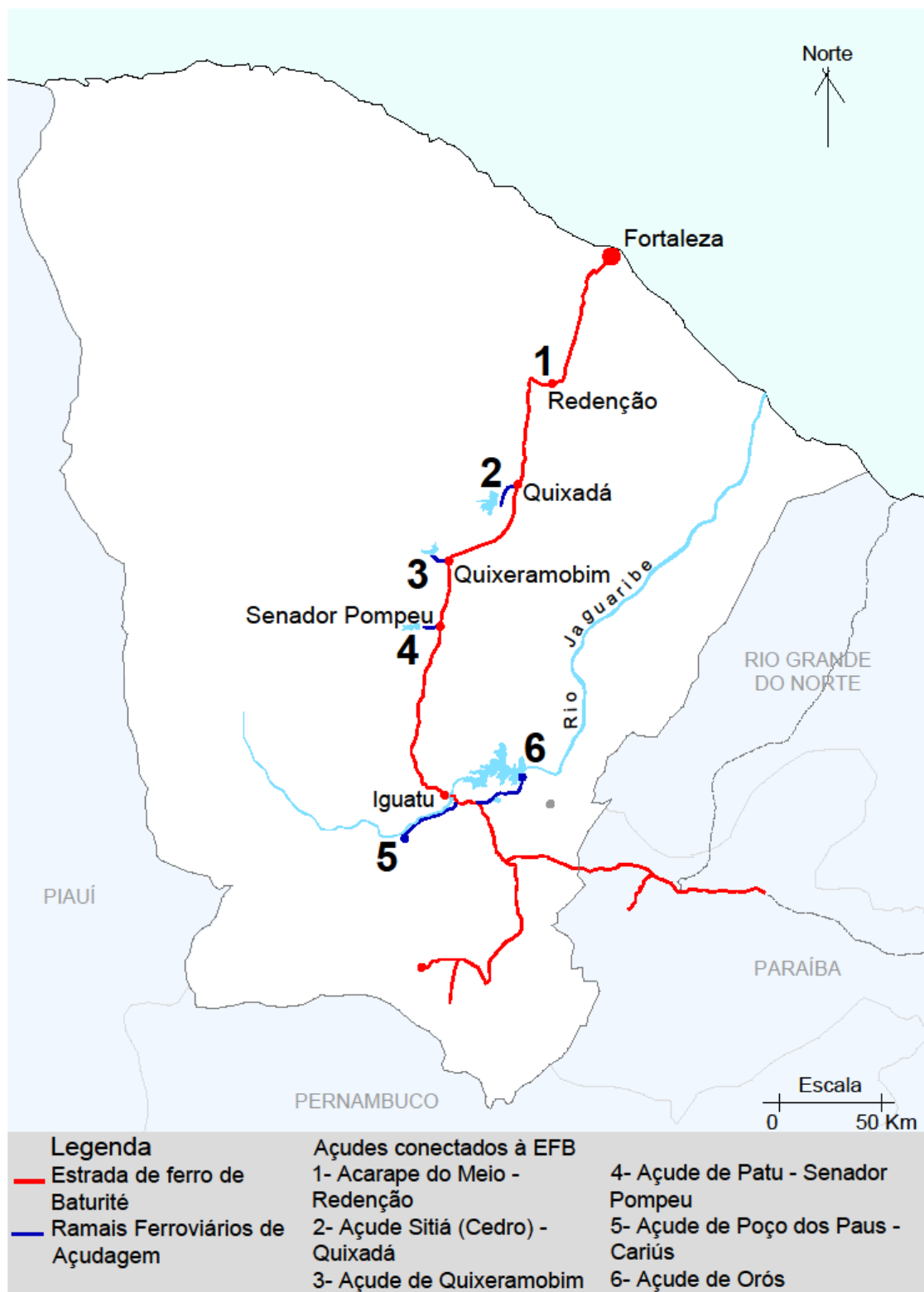
As regiões dos sertões servidas pelos trilhos com vistas à açudagem foram aquelas em que transcorreram as mais significativas transformações socioespaciais. Foram construídos o açude Acarape do Meio, em Redenção (1909-1924); Sitiá (Açude do Cedro), em Quixadá (1890-1906); Engenheiro José Cândido de Castro de Paula Pessoa, em Quixeramobim (1877-1960); Patu, em Senador Pompeu (1919-1987); Poço dos Paus, em Cariús (na época São Matheus, 1911-1927); e o Açude Juscelino Kubitschek, em Orós (1912-1960); os dois últimos com ramais derivados a partir de Iguatu (Figura 6).

Figura 5 – Malha ferroviária no Ceará em meados do século XX



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de Rede de Viação Cearense (1940).

Figura 6 – Ramais de açudagem da EFB



Fonte: Elaborada pelo autor a partir IPECE (2016).

Esta dissertação apresenta, antes de tudo, o interesse pessoal em estudar a história dos sertões do semiárido e seu patrimônio cultural edificado. Também se rende ao fascínio que os meios maquínicos¹⁸ manifestam, à maneira que adverte Beatriz Kühl (1998), e ao vislumbre próprio dos espaços ferroviarizados nos sertões.

A monumentalidade¹⁹ de Iguatu é compreendida pela ancianidade dos testemunhos edificados, sem necessariamente a mediação da memória e da história, nos termos *rieguelianos*.²⁰ A identificação dos espécimes de significação cultural na Ribeira do Quixelô é alcançada mesmo pelo olhar desinteressado e de não especialistas, mas próprios de um “desejo-de-arte” (*Kuntswollen*), que são parte constitutiva do presente vivido (Choay, 1999, p. 26).

Estes impulsos dividem espaço com o sentimento sertanejo e itinerante, envolve aporias filosóficas, história de vida e o exercício profissional e acadêmico²¹. Cumpre-nos apontar que o autor desta pesquisa é natural de Várzea Alegre, cidade próxima a Iguatu, onde residiu seis anos entre a infância e adolescência. Mesmo quando longe da região, nunca se abateram os vínculos afetivos, e, por diversas razões, sempre retornou ao município.

A partir de Fortaleza, utilizar a rodovia CE-060²², a “Estrada do Algodão”, em direção aos sertões Centro-sul, significa estirar-se em paralelo por quase totalidade da antiga Estrada de Ferro de Baturité (EFB). Ouvira que era em Várzea Alegre que findava a “Estrada do Algodão” – prêmio que os varzealegrenses disputam com icoenses. Os deslocamentos realizados de Fortaleza ao Centro-Sul do estado, e vice-versa, vez ou outra, ocorreram em companhias que empreenderam relatos preciosos. Referiam-se a tempos pretéritos, testemunhos sobre o período das

¹⁸ Os constructos “maquínicos” – termo que tomamos emprestado de Cristina Meneguello (2021) - aos quais nos referimos são os sistemas industriais de transporte (a ferrovia e sua arquitetura – obras ferroviárias), de transformação (as fábricas de algodão) e de obras (os açudes).

¹⁹ O sentido de monumento discorrido na dissertação é o de *monumento histórico*, e não de *monumento intencionado ou comemorativo*, nos termos que diferencia Françoise Choay (1999) em *Alegoria do Patrimônio*. A autora assegura que o monumento histórico – que denominamos apenas monumento - não é obrigatoriamente ligado à memória viva e coletiva, mas ao valor histórico-artístico. É uma valoração constituída *a posteriori*, “pelos olhares convergentes do historiador e do amante da arte, que os selecionam” no conjunto de objetos existentes, sendo os monumentos uma pequena parte.

²⁰ Françoise Choay, em *Alegoria do Patrimônio* (1999, p. 19).

²¹ O Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo deste autor, em 2004, tratou sobre a cidade de Várzea Alegre na região Centro-sul do estado do Ceará. O autor é, atualmente, estudante do curso de filosofia da Universidade Estadual do Ceará.

²² Saindo de Fortaleza, as cidades ferroviárias são Maracanaú, Pacatuba, Guaiuba, Acarape, Aracoiaba, Capistrano, Itapiúna, Quixadá, Quixeramobim, Senador Pompeu (ou Mombaça), Piquet Carneiro, Acopiara, Iguatu.

boiadas, do algodão, da indústria, da inserção dos meios maquímicos de transportes e das atividades humanas que, nestes sertões, são estreitas ao cotonifício, à agropecuária e às rotas em busca do litoral. Às vezes, um único enredo perpassa toda a história econômica do Ceará ou traz fatos contingentes, trajetórias pessoais, questões familiares, arranjos políticos, movimentações migratórias etc. Detalham em minúcias assuntos aleatórios, que varrem de fórmulas de enriquecimentos a agruras das falências alheias. Misturam-se tragédias e bonanças, graças e desgraças, secas e enchentes; “invernos daqueles que arrombam açudes, levam as pontes, como os que ocorrem nos anos que terminam em quatro.” Foi assim em 1924, 1974, 2004...

Os núcleos urbanos, por si, são gatilhos que demandam estórias puxadas pelos companheiros de viagens. Às vezes, as mesmas já apuradas. Aprazem os causos narrados em primeira pessoa por aqueles que viveram a ferrovia no dia a dia e, também, a reflexão silenciosa que o próprio olhar analítico propicia ao lançar-se sobre os engenhos, as pontes, a arquitetura, os vazios. Acrescenta-se ainda que parentes e conterrâneos do autor foram agentes nos processos sociais do cotonifício e do sistema ferroviário. A conexão desses fios alia passado e presente, e as estórias e histórias narradas revelam bastante sobre o binômio boi-algodão e as relações entre a agropecuária-indústria-ferrovia e os espaços urbanos dos sertões.

As viagens automotivas são longas, duram no mínimo seis horas, requerem paradas. A demora nalgum sítio, por uma ou outra razão, possibilita reflexões acerca da arquitetura antiga. Miram-se conjuntos edificados nas áreas rurais, em cidades Boca de Sertão ou em núcleos que existiram em função dos trilhos. Percebem-se ruínas maquímicas, a inauguração do uso do ferro, do concreto, que testemunham a ferroviarização, e, depois, a rodoviarização... qual um palimpsesto²³. Uma vez que as viagens são de carro ou ônibus, os espaços e os equipamentos remanescentes da extinta atividade ferroviária, aqui e acolá, saltam na paisagem. Manifestam-se, pela janela do carro, o leito ferroviário, as placas de sinalização, as ruínas de estações, as paradas, as caixas d'água, o largo dos antigos pátios, os materiais rodantes, as pontes, os cortes e os aterros no relevo. Com algum esforço, mesmo com o carro em movimento, em perspectiva furtiva, é possível perceber a suavidade que requerem as

²³ A grande maioria dos núcleos urbanos revelam um acervo edílico cultural industrial da primeira metade dos novecentos. São usinas de algodão, arroz, oleaginosas, cooperativas agrícolas, oficinas, o conjunto arquitetônico da indústria ferroviária, vilas operárias dentre outros.

curvas da ferrovia em comparação aos outros (poucos) cuidados que são inerentes às construções rodoviárias.

O enlace da história da urbanização à vida dos entes mais próximos e, principalmente, às arquiteturas do passado, encobertas de ancianidade, são motivadores da investigação a respeito das transformações urbanas e arquitetônicas nos sertões.

Já como arquiteto urbanista – egresso do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, em 2004 –, a passagem pela estrada do algodão tornou-se rotineira, mas nunca apressada. A primeira década do século XXI pronunciou uma hinterlândia generosa para o autor, na qual exerceu a atividade de arquitetura e urbanismo. A partir de 2011, enquanto servidor público, arquiteto do Poder Judiciário do Estado do Ceará, inteirar-se sobre a totalidade dos municípios cearense se tornou relevante. Mantiveram-se sistemáticas as viagens aos sertões, às serras e ao litoral, havendo que lançar olhar analítico sobre as áreas urbanas, em especial às zonas centrais e aos prédios em obsolescência.

As cidades dos sertões cearenses estão sedimentadas de fábricas desativadas relacionadas à produção algodoeira. Estes núcleos operavam em rede e em hierarquia; em cidades maiores, estruturas mais complexas. Os edifícios sediavam atividades relativamente padronizadas (ligadas à indústria) que precisavam estar situadas em áreas urbanas centrais e de fácil acesso²⁴. Concentravam em seu entorno outros serviços correlatos a suas atividades fins. Atualmente, os prédios que permanecem em pontos nodais²⁵ estratégicos nos centros urbanos são galpões espaçosos, de pés direitos amplos, servidos de infraestrutura e localizados nas áreas mais centrais das cidades. São ainda testemunhos materiais que conectam as localidades à história de mundo; revestem-se de beleza maquinica, dos padrões estéticos e formais protomodernistas. Estas arquiteturas não se limitaram ao alinhamento dos trilhos, mas por todos os municípios mormente aqueles onde se produziu e comercializou o algodão.

O acervo do patrimônio industrial é vasto, desconhecido e, em parte, abandonado desde a decadência da atividade algodoeira. De outra forma, dada a significação cultural e a localização – enfatizamos novamente que nos centros das

²⁴ Entendemos que as atividades administrativas do Estado ocorrem também em rede, com hierarquia entre núcleos e precisam estar situadas em áreas centrais urbanas e de fácil acesso.

²⁵ Ver Kevin Lynch (2011).

idades –, constituem espaços singulares para a reconversão de uso, que potencialmente poderiam ser adaptados enquanto equipamentos administrativos, institucionais, comerciais, dentre outros fins.

Apesar dos aspectos memoriais e das paixões, empreender estudos sobre a ferroviarização nos sertões não constitui uma ode ao transporte ferroviário, aos maquinismos e aos valores iluministas, técnicos e científicos de caráter progressista etc. Tampouco proporemos utilizar a linha do trem como um divisor entre um passado agropastoril “destruído pelas secas” e a promessa (logo abandonada) de equiparação cosmopolita dos núcleos como “eldorado” do “ouro branco”. Diferentemente, entendemos o transporte ferroviário enquanto um instrumento de expansão do capital, cujas marcas estão desenhadas no território, nos sítios rurais e nos núcleos urbanos. Algumas delas de significação cultural e valoração imobiliária.

O período pandêmico, no início dos estudos, dificultou o acesso às fontes históricas em arquivos, acervos, bibliotecas etc. e, principalmente, o ingresso em alguns edifícios. Obrigou-nos imergir em campo e “*pensar con los ojos*” a paisagem e o desenho urbano, tomando a expressão de Damián Bayón (1993). Para Bayón, *pensar con los ojos* é a expressão de duas admiráveis prerrogativas humanas: “a de ver e a de meditar sobre o contemplado”²⁶. Assim, a experimentação dos sítios ferroviários, tem em “qualquer tempo prioridade hierárquica e valor de referência sobre quaisquer reflexões teóricas”, aos moldes que assegura por Marina Waisman (2013, p. 45), em *O Interior da História*.

O principal mote metodológico encontra base na “arqueologia da paisagem” proposta por Beatriz Bueno (2012). Sobre a metodologia, a autora assevera que

Na linha dos arqueólogos, a análise empírica e a leitura dos vestígios materiais – seja os representados nas fontes visuais e textuais, seja os cristalizados nas “rugosidades” (de Milton Santos) do presente –, são fundamentais na formulação de teorias, buscando explicar-lhes as motivações, conceituá-los e significá-los em seus próprios termos (Bueno, 2012, p. 11).

Com olhos nas proposições de espacializações da Geografia Histórica e nas reflexões de Bueno (2012) cercamos os objetos da ferrovia. Também nos foi de importância fundamental os exercícios de representação cartográfica elaborados por

²⁶ Tradução do autor. No original: “Pensar con los ojos será la reivindicación de dos de nuestras más admirables prerrogativas humanas: a de ver y e la de meditar sobre lo contemplado” (BAYÓN, 1993, p. 22).

Clovis Jucá (2012), em livro resultante de sua tese de doutorado “Primórdios da Urbanização do Ceará”, e Margarida Andrade (2012), ao estudar a cidade de Fortaleza na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do XX em tese de doutoramento: “Fortaleza em Perspectiva Histórica: poder e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade. 1810 a 1933”.

Os constructos da ferrovia revelaram uma situação viária emaranhada e uma organização territorial mais complexa que aquelas reveladas *a priori*. Esses objetos ferroviários, a arquitetura e a fonte primária escrita estavam sombreados pelo rigor dos relatórios oficiais e as quimeras do “progresso”, de “personagens” e do binômio “trem-algodão”. Explodimos, portanto, as fontes e remontamos o sistema ferroviário, redesenhamos suas conexões com as tramas viárias pré-existentes, com os núcleos urbanos, com as obras hidráulicas e com o relevo, todos com vista à compreensão do desenho urbano dos núcleos ferroviarizados da Ribeira do Quixelô, em especial do Iguatu.

A Carta de Nizhny-Tagil (2003) cita como o método interdisciplinar para estudo patrimônio cultural ferroviário a arqueologia industrial. Beatriz Kühl, com citação de Kenneth Hudson, assevera que a “arqueologia industrial é a descoberta, registro e estudo dos resíduos físicos e meios de comunicação do passado” (Hudson, 1976 *apud* Kühl, 2008, p. 39). A autora também se reporta a Angus Buchanan (1972 *apud* Kühl, 2021, p. 20-21):

[...] arqueologia industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição um ‘monumento industrial’ é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedreira de sílex neolítica até uma aeronave ou computador que se tornaram obsoletos há pouco.

O sentido de preservação do acervo edificado da indústria ferroviária, que predominava no início da pesquisa, motivou a investigação por completo do percurso da linha férrea, uma vez que, nos termos que assevera Kühl (2021), o estudo do patrimônio ferroviário requer a compreensão do funcionamento das indústrias, dos bens móveis, dos edifícios, e, portanto, do leito ferroviário. Este último, inclusive, primordialmente por dar sentido a todo o sistema.

A rodovia “Estrada do Algodão”, que liga Fortaleza à região Centro-Sul do território cearense, e dezenas de rodagens e caminhos vicinais foram palmilhados. Importa reafirmar que o desenho da rodovia não é o exato traçado da antiga EFB. Não obstante, percorremos, de Fortaleza ao Cariri, atravessando o Centro-sul, da forma com que foi possível, o leito ferroviário desativado. As rodovias pavimentadas (em alguns poucos trechos) e os caminhos-de-chão (que são maioria) ora se aproximam, ora se distanciam e, às vezes, atravessam ou esbarram na linha férrea. O entrançado no deslocamento auxiliou o estudo da história urbana, pois os encontros/desencontros, a interrelação e mesmo o conflito de caminhos são matizes de “mudanças”, aquelas que descreve Nestor Goulart Reis Filho (2021), e estão imbricados aos processos sociais.

Por certo, uma investigação da história urbana, em que ocorreu a “passagem” de caminhos-de-chão para estradas de ferro e dessa para as rodagens e rodovias, poderia se apoiar, sem desconsiderar as permanências e as rupturas, nestas transformações nos meios de transportes. Constituem os próprios balizadores de periodização da rede urbana, e essa, nos termos postos por Reis Filho (2021), é a forma apropriada de estudo da história urbana. Utilizamos para investigação da rede urbana os elementos elencados por Roberto Lobato Corrêa (1989), dentre os principais, os agentes sociais. O trato entre a rede urbana, os espaços intraurbanos e seus agentes modeladores fundamentaram-se ainda em Pedro de Almeida Vasconcelos (1997) e Clóvis Ramiro Jucá Neto (2012).

A prospecção das fontes históricas primárias e secundárias, por sua vez, deram sentido ontológico aos objetos da pesquisa, ao tempo em que organizaram três hipóteses. A primeira hipótese é a de que os antecedentes importaram para a ferroviarização que incrementou a centralidade territorial de Iguatu, como uma rótula de distribuição de gentes e mercadorias na porção centro-sul dos sertões cearenses. Um questionamento, todavia, acercou os estudos: quais foram os limites da influência da ferrovia enquanto instrumento no processo de centralidade de Iguatu e urbanização da Ribeira do Quixelô?

A segunda hipótese é de que os desenhos das esplanadas dos diversos centros ferroviários do Quixelô foram condicionados pelos sítios e pelas especificidades das funções operacionais dos pátios ferroviários, e de que os padrões estéticos carregados pela engenharia ferroviária influenciaram a arquitetura urbana e rural da região de Iguatu.

O Iguatu assenta a terceira hipótese, em que, na porção sul desta cidade, a instalação da ferrovia não apenas funcionou como vetor de atração do tecido urbano como ocasionou impedimento de expansão da malha urbana para além dos trilhos. Daí a indagação que costura a análise intraurbana do Iguatu: como se deu o processo de expansão, considerando-se o papel dos agentes sociais nas transformações do espaço?

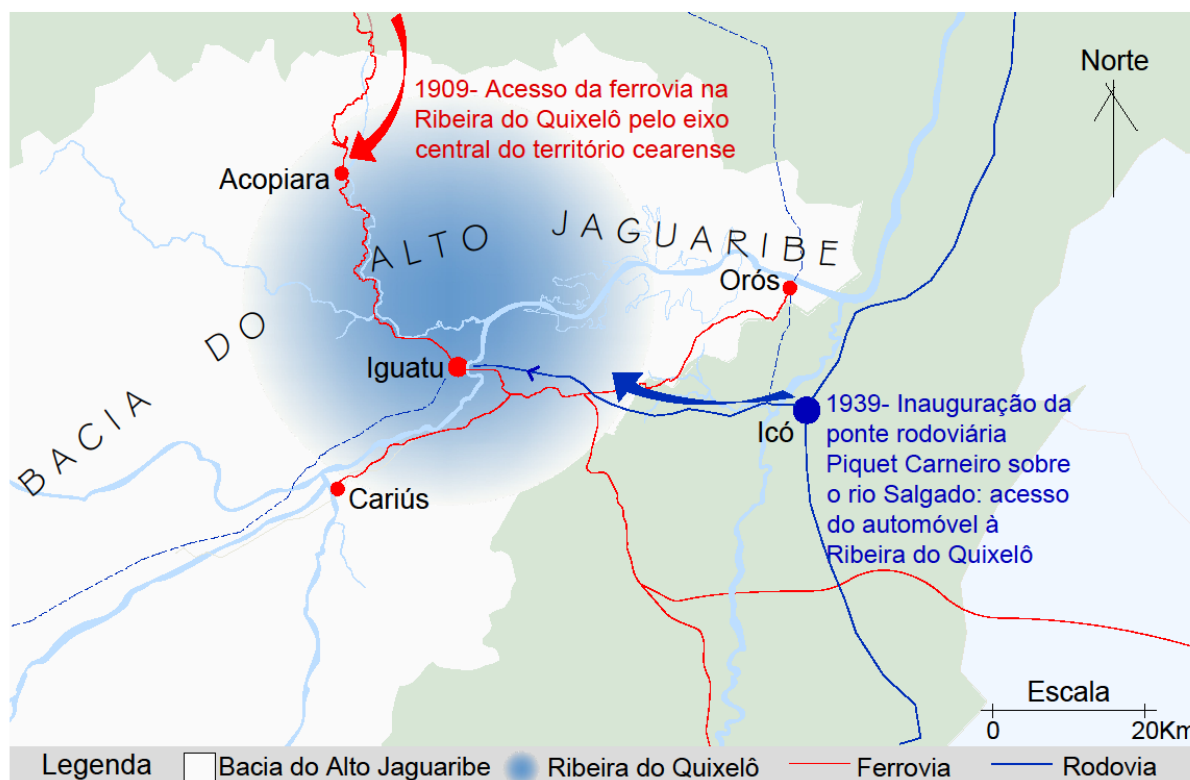
O objeto desta dissertação é o desenho dos núcleos urbanos na região Centro-Sul do Estado do Ceará, servidos pelo prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. Como objetivo geral, o trabalho visa a identificar as transformações espaciais territoriais e urbanas na Ribeira do Quixelô, mais especificamente na cidade de Iguatu, relacionadas à ferroviarização.

As rugosidades da atividade maquinica na Ribeira do Quixelô constituem, a um só tempo, monumentos históricos e marcos temporais. Estes, por isso, são delineadores do recorte cronológico da pesquisa. A primeira baliza é a inserção do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité no município de Iguatu, em 1909. A segunda baliza encerra o interstício em 1939, quando ocorreu a ligação da Ribeira do Quixelô com a “Rodovia Transnordestina”, pela ponte rodoviária Piquet Carneiro, sobre o rio Salgado. Empreitada que selou o fim da hegemonia do sistema ferroviário e deu início ao rodoviarismo (Figura 7).

Como objetivos específicos, propõe-se caracterizar os aspectos morfológicos e socioespaciais da Ribeira do Quixelô que subsidiaram a centralidade de Iguatu, as transformações na rede urbana e o desenho da linha férrea; registrar a relação entre a ferrovia, o espaço dos núcleos ferroviarizados e a arquitetura; e investigar o desenho urbano de Iguatu e o papel da ferrovia no traçado da cidade (Figura 8).

No segundo capítulo, tratar-se-á dos antecedentes da ferroviarização. Delimitaremos a Ribeira do Quixelô e examinaremos os aspectos morfológicos que corroboraram à indústria ferroviária. Espacializaremos as propriedades rurais, os núcleos urbanos e a malha de caminhos, revelando a centralidade de Iguatu na rede urbana, na segunda metade do século XIX. Essa centralidade oitocentista fez do Iguatu um lugar estratégico para o prolongamento da Estrada de Ferro Baturité na travessia do vale do (rio) Jaguaribe, e para as operações ferroviárias nos sertões Centro-Sul do território cearense entre os anos 1909 e 1939.

Figura 7 – Inserções da ferrovia e rodovia na Ribeira do Quixelô



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de IPECE (2016).

No terceiro capítulo, percorreremos a linha férrea e os núcleos urbanos ferroviarizados da Ribeira do Quixelô. Analisaremos, em linhas gerais, o desenho urbano. Também, investigaremos os remanescentes dos pátios ferroviários, das “obras-de-arte” (“com hífen”²⁷) e da “arquitetura antiga”²⁸, distribuídos nos atuais municípios de Acopiara, Iguatu, Cariús e Orós.

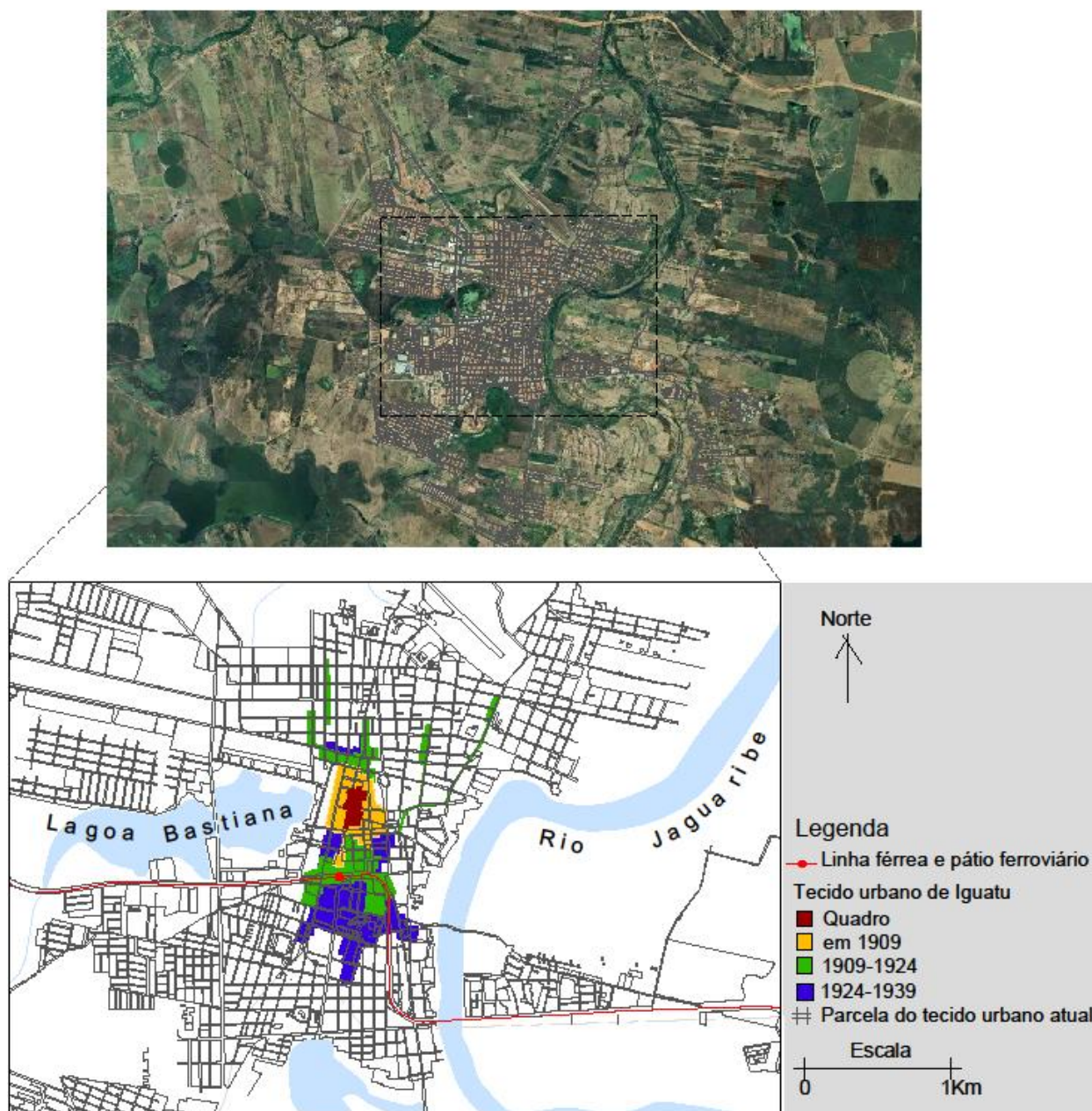
Por último, no quarto capítulo, analisaremos o desenho da cidade de Iguatu antes e depois da instalação do sistema ferroviário, entre a segunda metade do século XIX e 1939. No primeiro momento, verificaremos o traçado urbano de Iguatu anteriormente à ferroviarização, entre meados século XIX e 1909. No segundo,

²⁷ O Glossário de Termos Ferroviários do DNIT (2016) define Obra Ferroviária como “toda construção necessária à via férrea, inclusive as instalações fixas complementares e as destinadas à segurança e regularidade da circulação dos trens”. As obras de arte ou, como costuma se referir Beatriz Kühl, “obras-de-arte – “com hífen” – são “os bueiros, pontilhões, pontes, viadutos, passagens superiores e inferiores, túneis, galerias, muros de arrimo, revestimento, etc.”. Segundo o glossário, “Obra de Arte Especial” são aquelas que devem ser objeto de projeto específico; as “Obras de Arte Corrente” são os drenos superficiais ou profundos, bueiros, com vão ou diâmetro até 5,00m, inclusive; pontilhões, com vão até 12,00m, inclusive; pontes, com vão até 25,00m, passagens inferiores e superiores, com vão até 25,00m, muros de arrimo, com altura até 3,5m” [...] (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2016).

²⁸ O Arquiteto José Liberal de Castro utiliza a expressão “arquitetura antiga” em artigo em Instituto do Ceará, intitulado *Arquitetura no Ceará: o século XIX e algumas antecedenças*, em 2014.

exporemos as transformações espaciais intraurbanas nos trinta primeiros anos de operação do transporte ferroviário.

Figura 8 – A malha urbana de Iguatu e a ferrovia entre 1909 e 1939



Fonte: Elaborada pelo autor a partir da Inspetoria de Obras contra as Secas (1913) e do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (1939).



Estação ferroviária de Iguatu em operações.
Fonte: Arquivo pessoal do Hamilton Pereira.

2 A RIBEIRA DO QUIXELÔ E O IGUATU: CENTRALIDADE E REDE URBANA NO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX

“[...] e o trem danou-se naquelas brenhas; soltando brasa, comendo lenha” (Vale; Gonzaga, 1962).

No presente capítulo, trataremos dos antecedentes da ferroviarização e da escala territorial da Ribeira do Quixelô. Para isso, apresentaremos os aspectos morfológicos e situaremos o Iguatu na região. Também posicionaremos as propriedades rurais existentes no entorno imediato do sítio que deu origem ao Iguatu e a malha de estradas-de-chão oitocentista, que constituíram as bases para a centralidade do núcleo no Ceará e guiaram o desenho do traçado ferroviário.

Ao final do capítulo, apresentaremos a rede urbana do final do século XIX e aquela que se estabeleceu a partir de 1909, quando a Estrada de Ferro de Baturité (EFB) alcançou o Iguatu.

2.1 Delimitação da Ribeira do Quixelô

A porção oriental da bacia do Alto Jaguaribe, na região Centro-Sul do Ceará – localizada entre os boqueirões de Orós e de Poço dos Paus (atual cidade de Cariús), onde se situa o Iguatu – era nominada Ribeira do Quixelô²⁹. A denominação arcaica faz referência a um dos povos originários que ali se encontravam: os Quixelôs (Bezerra, 1986; Silva, 2003).

Segundo o Dicionário Aurélio (1993)³⁰, “ribeira” define-se como “terrenos baixos situados nas margens de um rio”. Alcançaremos, todavia, o entendimento espacial dos primeiros ocupantes. Tratava-se da região de uma mesma bacia hídrica, em que uma estrada ribeirinha principal era servida por caminhos secundários, que ligavam áreas agrárias a núcleos urbanos elementares, e estes, por sua vez, drenavam a produção local para centros maiores, que, por fim, era encaminhada aos portos.

²⁹ Quixelô: - Etym.: de qui oh, xe eu e rô amargo, revoltado. Povos originários do médio Jaguaribe; integraram o aldeamento da Telha, atualmente a cidade de Iguatu (ALENCAR, 1939, p. 321).

³⁰ FERREIRA, A. B. H. Aurélio século XXI: o dicionário da Língua Portuguesa. 3. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1993.

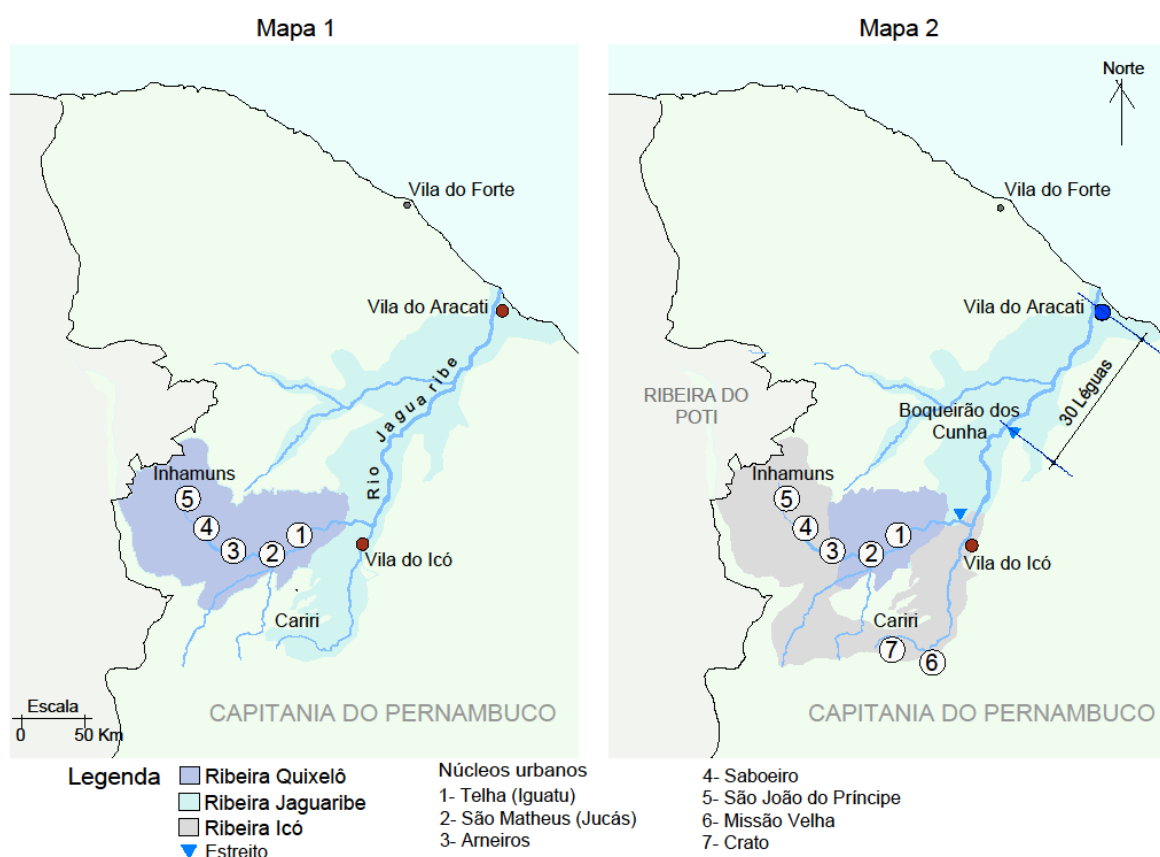
Os limites de ribeira, enquanto demarcações históricas de território, eram tênues. No século XVIII, a Ribeira do Quixelô, segundo o historiador Antônio Bezerra (1986), compreendia as localidades de Telha, São Matheus (Jucás), Saboeiro, Arneiros e Inhamuns (São João do Príncipe, depois Tauá). Ou seja, as áreas que se estendiam desde “o [rio] Jaguaribe, da junção do [rio] Salgado até as [suas] nascentes” (Bezerra, 1986, p. 63).

Nos mesmos escritos, o autor informou que

a Ribeira do Jaguaribe, até o começo deste século [XIX], constava de 30 léguas pelo rio desse nome acima, desde a Barra até o Boqueirão dos Cunhas; a [Ribeira] do Icó começava no Boqueirão, que a divide da de Jaguaribe, 90 léguas para o sul, incluindo Missão-Velha, Crato, Inhamuns e Arneiros (Bezerra, 1986, p. 63, grifo nosso).

Faz-se importante destacar que o autor ora incluiu Arneiros e Tauá na região do Quixelô, ora os citou na Ribeira do Icó, como demonstra a Figura 9.

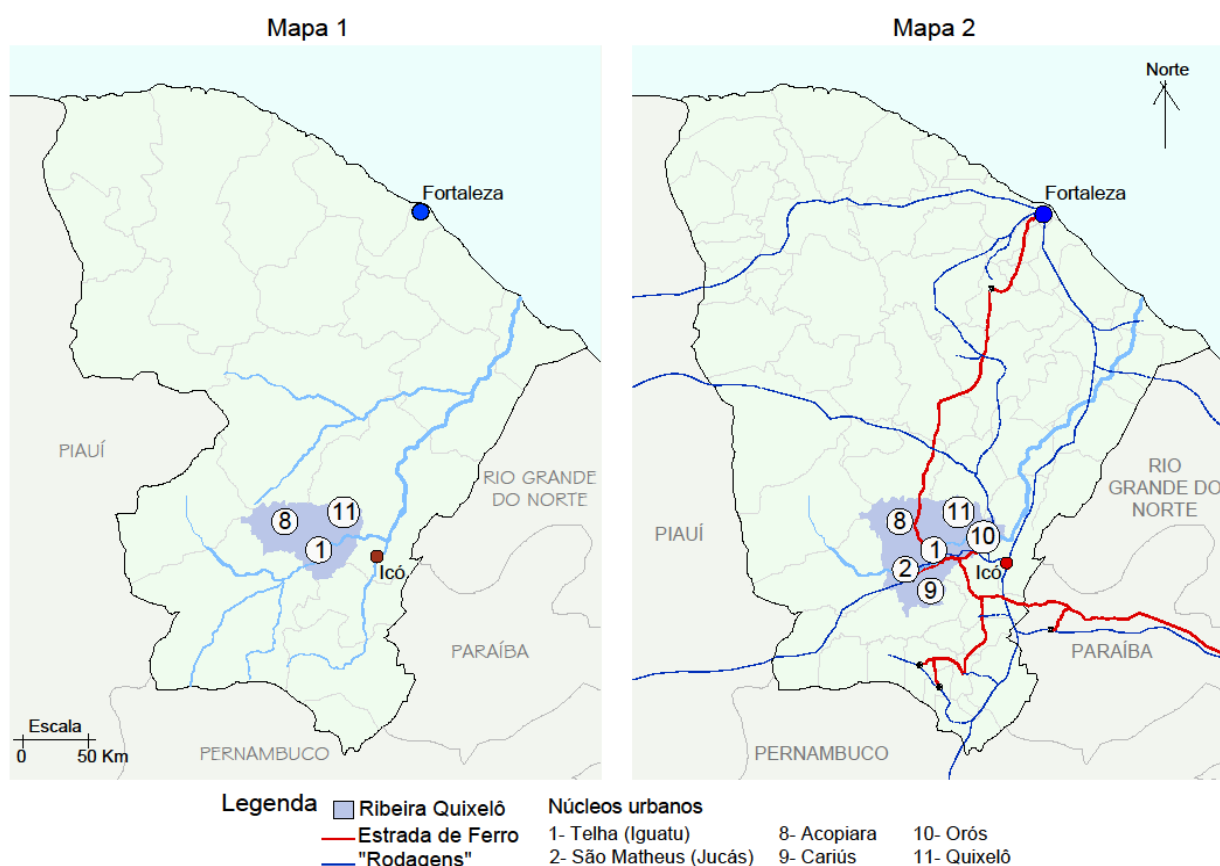
Figura 9 – Demarcação da Ribeira do Quixelô com e sem os Inhamuns



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IPECE (2022), Théberge (1861) e Bezerra (1986).

O médico francês Pedro Théberge³¹ escreveu *O esboço histórico da Província do Ceará*. Morador do Icó, cidade localizada próxima à Ribeira do Quixelô, em 1861, cartografou a região equivalente aos atuais municípios de Iguatu, Acopiara e Quixelô, que correspondia à “Freguesia da Telha do Quixelô”³², criada em 1831. Esse desenho se manteve até 1921 enquanto limites municipais de Iguatu, quando se deu a emancipação de Acopiara (Mapa 1, Figura 10).

Figura 10 – A Ribeira do Quixelô por Théberge, em 1861, e a Microrregião de Iguatu



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do IPECE (2022), RVC (1940) e Bezerra (1986).

³¹ Pedro Francisco Théberge, francês, “doutor em medicina formado em Paris”, chegou ao Ceará em 1845 e, segundo Renato Braga (1956, p. 225), escolheu a cidade de Icó para moradia com a família, esposa e dois filhos nascidos em Recife. In: Revista da Academia Cearense de Letras (1956 p. 225-229)

³² Monsenhor Francisco de Assis Couto assegura que a freguesia do Quixelô foi criada em 11 de outubro de 1831, desmembrada de São Matheus, e tinha como sede o povoado da Telha. Quando se deu a emancipação de Telha, em 1874, desmembrando-se de Icó, foram estabelecidos seus domínios àqueles coincidentes aos da “Freguesia da Telha do Quixelô” (1831), atualmente, os municípios de Iguatu, Acopiara e Quixelô. Estes formaram o território de Iguatu até 1921 (Couto, 1999, p. 13).

Anotamos, ainda, outros limites da Ribeira do Quixelô: na Carta da Capitania do Ceará, de Silva Paulet (1818); nas Leis Provinciais (1872; 1877; 1889)³³; nos escritos de Thomaz Pompeu de Souza Brasil (1897); no dicionário de Álvaro Gurgel de Alencar (1939); e no Anuário Estatístico, de Uchoa (1953)³⁴.

Em 1970, o IBGE denominou “Microrregião de Iguatu” a “várzea do rio Jaguaribe, em que o Iguatu ocupa posição favorável em relação às vias de comunicação que cortam o Estado”. A zona fisiográfica era constituída por Iguatu (ao qual integrava o município Quixelô)³⁵, Acopiara, Jucás, Cariús e Orós (IBGE, 1971, p. 19) (Mapa 2, figura 10).

As delimitações cartográficas revelaram pontos comuns acerca do espaço da Ribeira do Quixelô que atravessaram os séculos XVIII, XIX e início do XX. O Iguatu era a porção central da região, na convergência de caminhos-de-chão. É a intersecção entre a parte oriental da bacia do alto Jaguaribe e a porção central da região administrativa estabelecida pelo Estado e denominada Sertões Centro-sul (IPECE, 2022). É, portanto, a Ribeira do Quixelô, o centro do Centro-sul do Ceará.

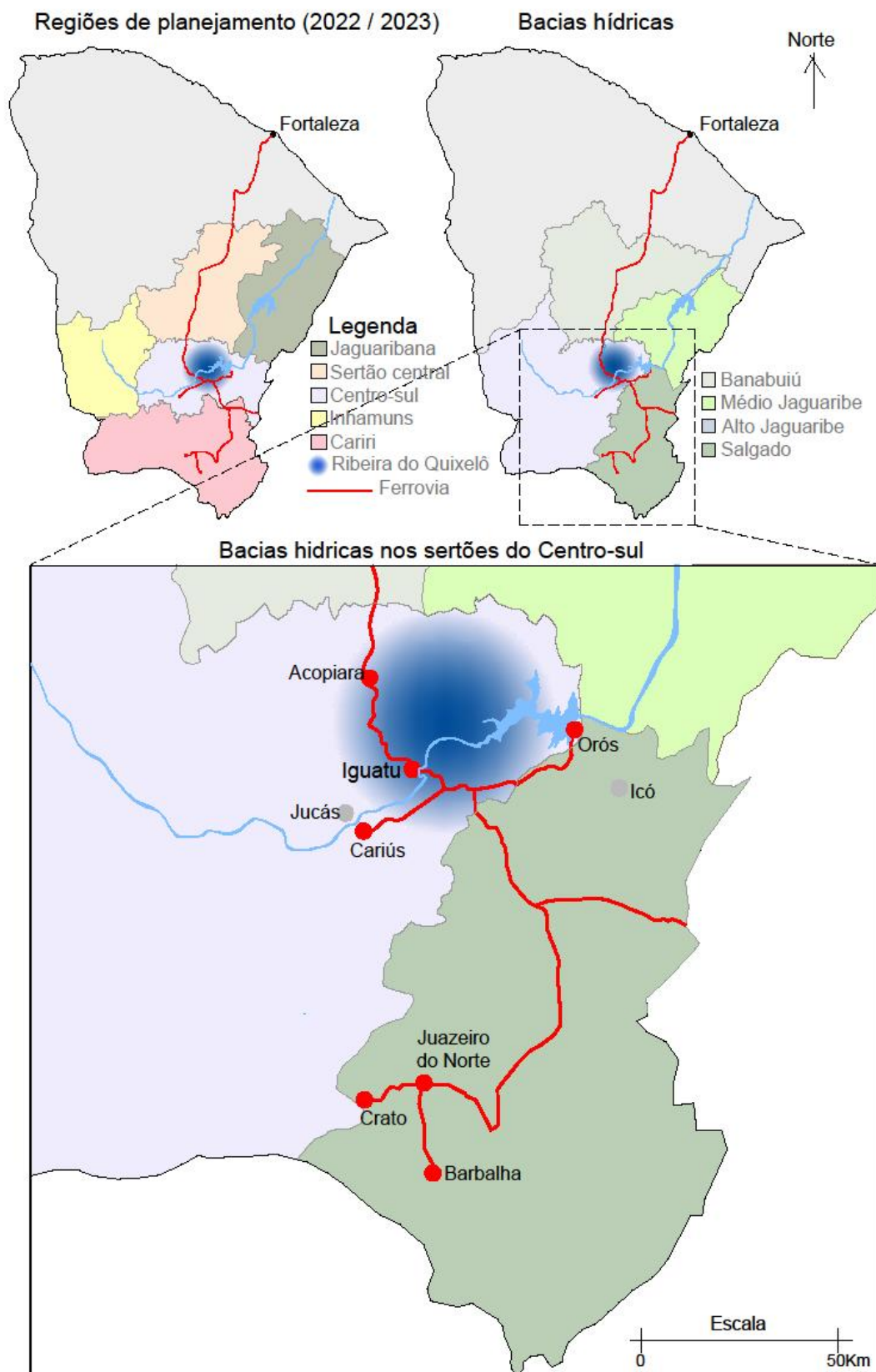
Para este estudo, entendemos a Ribeira do Quixelô constituída pelos atuais municípios de Acopiara, Quixelô, Jucás, Cariús, Iguatu e Orós - a Microrregião de Iguatu segundo o IBGE, em 1970. Área pertencente à mesma bacia – ou ribeira - atravessada pelo rio Jaguaribe, densamente irrigada, por onde escorrem as contribuições hídricas dos Inhamuns e da porção ocidental do Cariri, no Sul do Ceará. Esta região, regida por Iguatu, é, destacadamente, a área mais impactada pela ferroviarização na porção Centro-sul do Estado do Ceará, no primeiro quartel do século XX (Figura 11).

³³ As Leis nº 1498, de 21 de dezembro de 1872, e nº 2145, de 6 de agosto de 1889, sobre a instalação de “cadeiras de Ensino Primário Masculino” fizeram distinção entre Telha e Quixelô. Essa separação, que também verificamos em Álvaro Gurgel de Alencar (1939), em *Diccionario Geográfico Histórico e Descriptivo do Estado do Ceará*, ressaltou a existência de outra região – “uma Ribeira” – “também com este nome” (Alencar, 1939, p. 321). A delimitação restringiu ainda mais o Quixelô, além de tratar uma “outra região” por Ribeira do Quixelô; supostamente, os territórios de Iguatu e Acopiara. Alencar (1939, p. 321) delimitou Quixelô como “o sertão compreendido entre os rios Trussu e Fael”, seção que configura parte do atual município de Quixelô.

³⁴ Waldery Uchoa (1954), em *Anuário do Ceará 1953-1954*, definiu a Ribeira do Quixelô enquanto “vasta área habitada pelos índios Quixelôs, cujos domínios se estendiam até aos sertões do S. Mateus”.

³⁵ Atualmente, existe um município denominado Quixelô, antes Bom Jesus do Quixelô, que pertenceu ao Iguatu. Foi elevado à vila em 9 de dezembro de 1890, pelo Decreto nº 101, tendo sido novamente vila em 1938 pelo Decreto nº 448. Em 1985, emancipou-se de Iguatu (Aragão, 1998).

Figura 11 – A EFB, a região Centro-Sul e a bacia do Alto Jaguaribe



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do IPECE (2022) e RVC (1940).

2.2 Aspectos morfológicos da Ribeira do Quixelô³⁶

O sistema de transporte ferroviário e todas as suas estruturas e infraestruturas integram a atividade industrial (Niznhy-Tagil, 2003). Possuem caráter científico e rigor técnico que requerem planejamento na instalação, na operação e na manutenção (Kühl, 1998). Tanto a disponibilidade de matérias-primas quanto a morfologia do relevo, dos corpos hídricos, dos vales, dos tipos vegetais (herbáceos ou florestais), dos aclives e declives importam à atividade ferroviária.

A descrição dos espaços da Ribeira do Quixelô relacionados à ferrovia que levantamos não se tratou de uma classificação técnica. Uma vez que “*pensamos con los ojos*”, buscamos, através dos relatos de estudiosos contemporâneos à instalação dos trilhos, explorar o fenômeno a partir de seus olhares. Fizemos registros Barroso (2009), Bezerra (2009), Brígido (1910), Cavalcante (1887), Théberge (1969), Pompeu (1915), Brasil (1909, 1997), Piquet Carneiro e Lassance Cunha (em Rede de Viação Cearense, 1916), Barros (1982)³⁷, dentre os mais relevantes.

O sítio Quixelô estruturou-se pelo rio Jaguaribe. Pompeu (1915, p. 326) assegura que o curso “transpõe a serrota Mucuim, ou de Arneiroz [...] e inflexionando-se para leste”, segue “entre altos que lhe estreitam a bacia, até próximo a S. Matheus”.

D’ahi até a serra dos Orós, por 70 kilometros, desata-se lhe a margem septentrional em planuras pantanosas, no centro da qual se acha a cidade do Iguatu. Transpostos os Orós, por garganta rochosa, recebe logo abaixo o rio Salgado que lhe imprime a direção de Sul a Norte [...] (Pompeu, 1915, p. 326)³⁸.

O (rio) Jaguaribe contorna serras e as terras altas desde a nascente até Jucás, onde, a partir dali, percorre e abastece a planície quixeloense. Recebe rios secundários e riachos que escorrem dos serrotes e espalham lagoas, servindo-as quando transborda nas enchentes sazonais. A Ribeira do Quixelô, portanto, apresenta

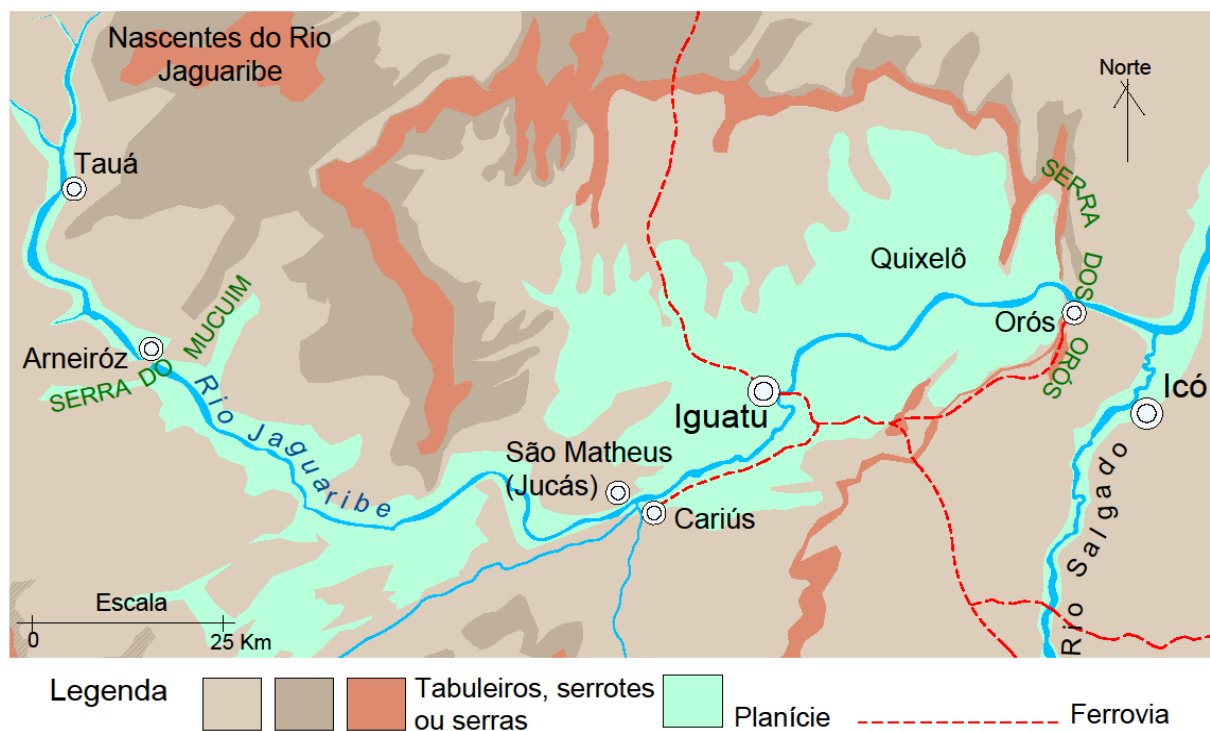
³⁶ Preferimos o entendimento de “Ribeira” do Quixelô, e não “região de Iguatu” ou “Centro-Sul do Ceará”, não somente pelo rigor histórico e geográfico, mas, sobretudo, para alinharmos à leitura espacial-morfológica da região que se tinha no período de ferroviarização, a partir do último quartel do século XIX até o primeiro do século seguinte.

³⁷ Alerano de Barros nasceu em 21 de maio de 1882, em Recife, Pernambuco. Em 1905, mudou-se de Assaré para Iguatu. Nesta cidade, casou-se com Maria Teixeira Alcântara, em 1907, tendo permanecido em Iguatu até 1915 enquanto Juiz de Direito.

³⁸ Os sertões do Ceará haviam sido palmilhados, com efeito, desde os séculos XVIII. A descrição de Thomaz Pompeu de Sousa Brasil é de 1909 e, por isso, preciosa, pois foi o período em que a ferrovia alcançou a Ribeira do Quixelô. Sobre Thomaz Pompeu, ver Andrade (2012).

extensa área plana na porção Centro-Sul do Ceará, onde, em sua parte central, está situada a cidade de Iguatu (Figuras 12 e 13).

Figura 12 – O rio Jaguaribe atravessando a Ribeira do Quixelô



Fonte: Elaborada pelo autor com base no Mapa Topográfico do Ceará.

Figura 13 – Planuras do relevo Quixelô: lagoa do Iguatu e planície em Barreiras



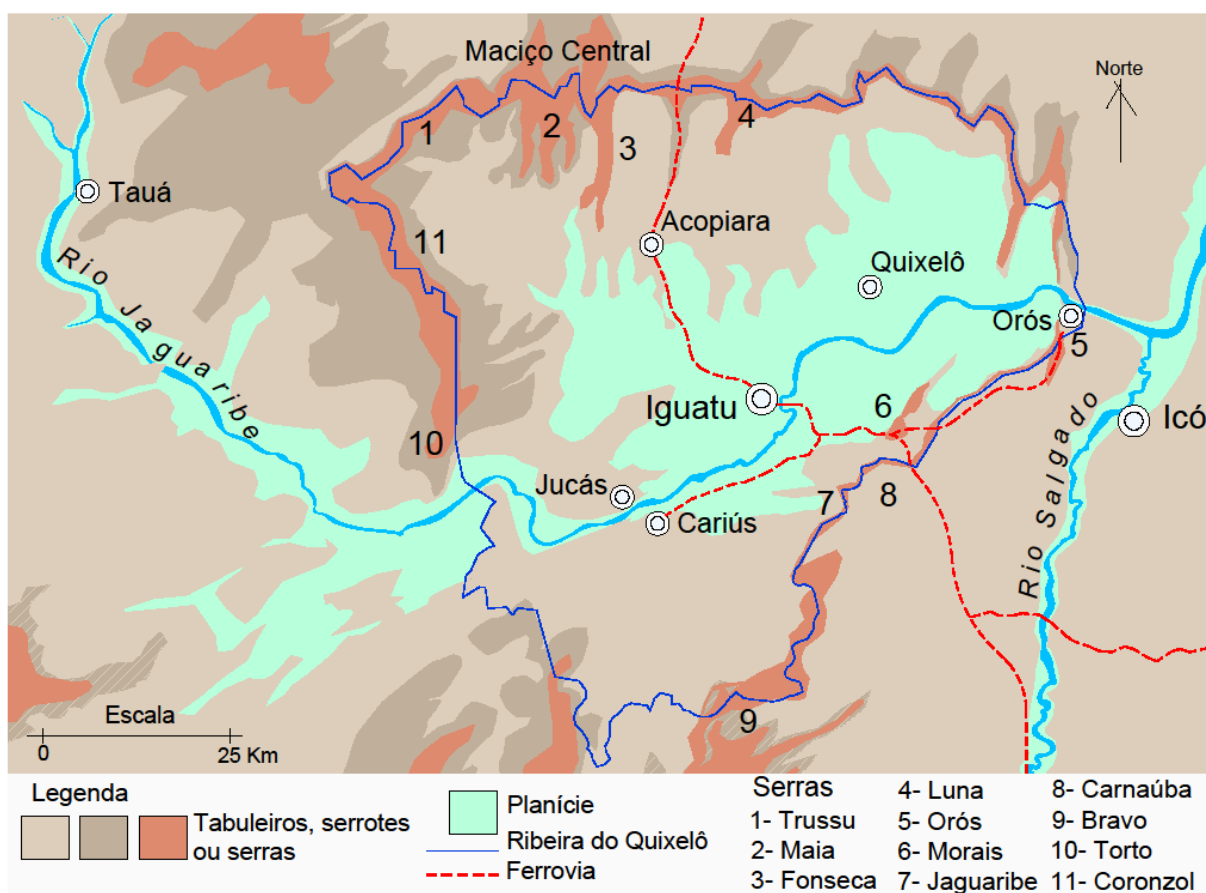
Fonte: Portal Férias (2021).

O juiz Alerano Barros (Barros, 1982, p. 222), titular na comarca de Iguatu, quando foi inaugurada a Estação Ferroviária, em 1910, afirmou que no inverno as planícies “ficavam transformadas em grandes extensões pantanosas cobertas de uma vegetação rasteira”. Em *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*, Thomaz Pompeu

de Sousa Brasil assegurou que o solo era “em grande parte arenoso, coberto de lagoas extensas, e próprio para agricultura e criação” (Brasil, 1997, p. 80).

Nas extremidades da Ribeira, predominam os serrotes³⁹. Grande parte dessas “serras baixas” localiza-se em Acopiara e ao norte de Quixelô, entre a planície ora citada e o Maciço Central do Ceará. As regiões de Cariús, Jucás, na porção ocidental da Ribeira, concentram serras de notável altitude. Orós, a “garganta rochosa” na parte oriental da bacia, é solo íngreme e montanhoso, onde se instalou o canteiro de obras de açudagem, culminando na gênese da cidade homônima e na construção do Açude Juscelino Kubitschek, o “Açude de Orós” (Figura 14).

Figura 14 – Relevo da Ribeira do Quixelô



Fonte: Elaborada pelo autor com base no Mapa Topográfico do Ceará.

³⁹ Pompeu Sobrinho (1940, p. 191) denominou “serras secas” ou “insuficientemente úmidas” (ou irrigadas). Serrotes ou serrotes baixos são “serra pouco frescas, porém cultiváveis, embora não regadas por correntes permanentes; produzem algodão, legumes e cereais durante o inverno” (Cavalcante, 1887, p. 161). Brasil (1997, p. 138) denominou “serras baixas” cultiváveis, e pouco frescas. Classificou-se ainda São Matheus (Jucás), na porção oeste da Ribeira do Quixelô, com terreno montanhoso e pedregoso, em parte, “carrasquento, e com mattas n’outras partes” (Brasil, 1997, p. 97).

Destacam-se a “serra” do Moraes, ao leste; Jaguaribe, Bravo e Carnaúba, ao sul; Torto e Coronzol, ao oeste; e o Maciço Central, ao norte, onde se interligam as serras de Trussu, Fonseca, Maia e Luna⁴⁰ (Figura 15).

Figura 15 – Maciço Central (serras do Fonseca e Maia) visto a partir da serra do Luna (de leste a oeste) e a partir da rodovia CE-371, em Acopiara, Ceará



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2023.

⁴⁰ A serra do Luna restringe-se a “um chapadão argiloso, sulcado e erodido, alto para os lados de Piquet Carneiro e esbatendo-se rumo ao Riacho Faé. Não vai além de 300 metros” (Macêdo, 2003, p. 24). Na serra do Luna, ocorrem as nascentes do rio Quincoê e do riacho do Meio (ou do Luna). Foi o ponto de operação de maior cota altimétrica da EFB, a 337,66m, por isso, acedida por traçado sinuoso, em que não raramente aconteciam descarrilhamentos.

Diversos cursos d'água compõem a bacia do rio Jaguaribe na Ribeira do Quixelô. Apraz reforçar que, apesar de serem intermitentes, os córregos são caudalosos nos períodos de “bom inverno”, tanto os rios principais, Jaguaribe, Trussu e Quincoê, quanto os riachos menores. No rio Jaguaribe, depositam suas águas, pelo norte, oriundos da região de Acopiara, Quixelô e Jucás⁴¹, os riachos Areré, Trussu, Quincoê, Faé, Vermelho e Livramento; e, pelo sul, os rios Jucás, Bastiões e Cariús, com nascentes no Cariri e em Inhamuns, e os riachos Cangati, Defuntos e Carnaúba, originados em Cariús e Iguatu (Figura 16).

Figura 16 – Rios e principais riachos da Ribeira do Quixelô



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do Google Earth.

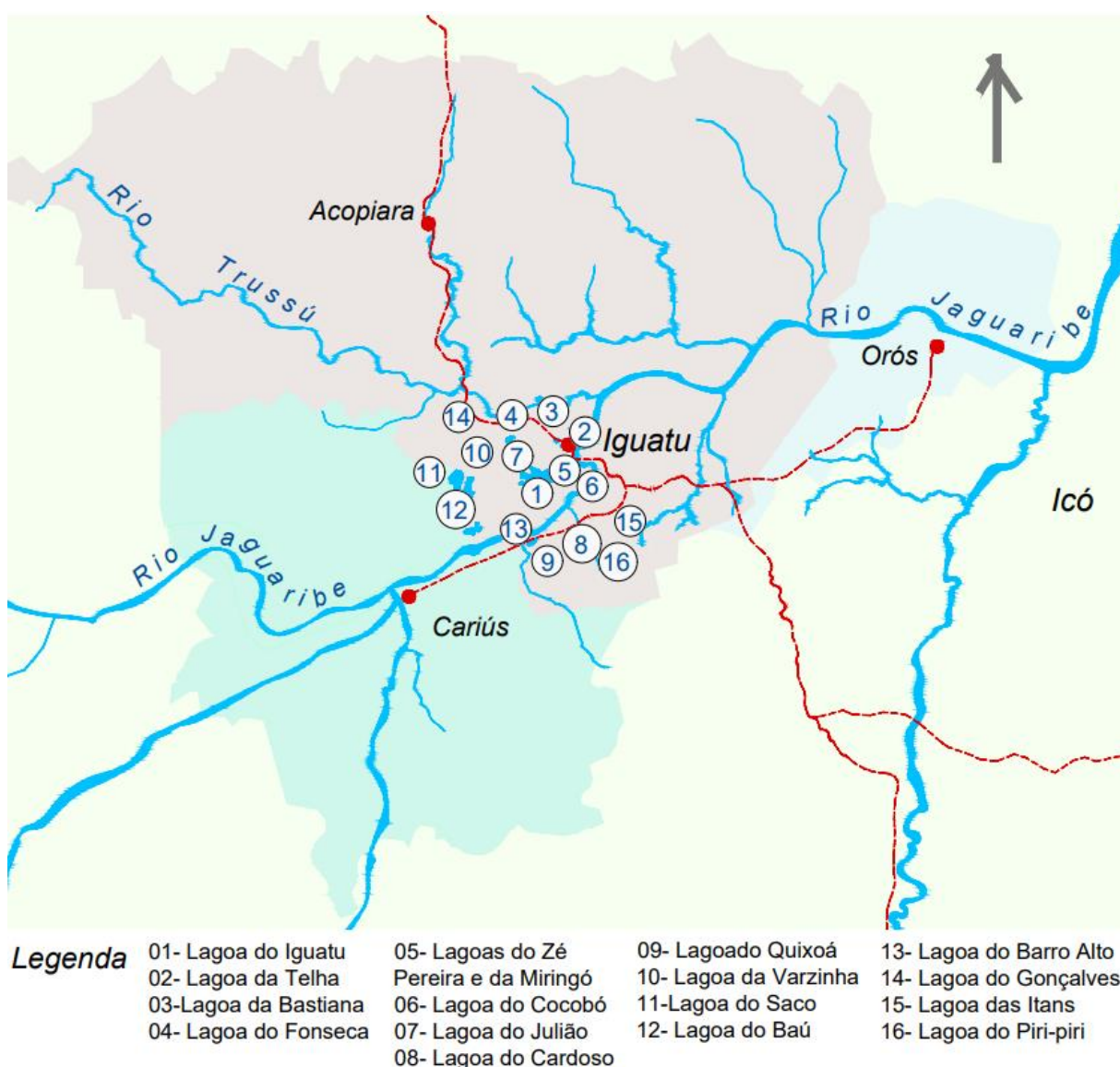
Diversos corpos lacustres integram o sistema hídrico do Quixelô. Segundo Brasil (1897, p. 40), as mais notáveis lagoas eram o “Aguatú, Barro Alto, Sebastiana

⁴¹ Segundo o IPECE (2021), em Acopiara, predominam os solos argilosos e, em Iguatu e Quixelô, os solos vertissolos e neossolos. Os tabuleiros (e serrotes) são propícios ao cultivo de milho, feijão etc. Os baixios, por sua vez, são “planícies molhadas”, adequadas à pecuária e à rizicultura.

e Telha”. Além destas, destacavam-se também as lagoas do Fonseca, Zé Pereira e Miringó (extintas), Cocobó, Julião, Cardoso, Quixoá, Varzinha, Saco, Baú, Gonçalves, Itans e Piripiri. Os corpos hídricos estão dispostos, em sua maioria, na confluência dos rios Jaguaribe e Trussu e nas planícies entre os riachos dos Defuntos e da Carnaúba.

Em seus interflúvios, organizou-se o núcleo urbano de Telha, a cidade de Iguatu (Figura 17).

Figura 17 – Lagoas da Ribeira do Quixelô



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do Google Earth.

As nascentes fluviais situam-se nas vertentes dos serrotes, ravinas ao longo das quais se instalaram “Sítios”, como são denominadas as pequenas

propriedades rurais, sobretudo onde o relevo possuía boqueirões adequados à construção de barragens⁴². Esses engenhos propiciavam à montante, na represa, o armazenamento das águas e à jusante planuras embrejadas, que são “planícies molhadas” ou baixios que formam pequenas várzeas no “inverno”. A sangria e a “revença” dos açudes tornam os terrenos férteis, apropriados à agricultura, à criação e, em alguns períodos, à psicultura, à caça e à pesca (Figura 18)⁴³.

Figura 18 – Planície, pequenas barragens e lagoas na margem direita do rio Jaguaribe



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2023.

As barragens se repetem pelos riachos da ribeira, em maior número ao norte da região Quixelô. A Cartografia do DNOCS⁴⁴ menciona a concentração dessas obras nos atuais municípios de Acopiara, Iguatu e Quixelô (Figura 19).

Após servirem às propriedades e estruturarem o sistema produtivo dos minifúndios, a exemplo das barragens no riacho Maracajá e no rio Trussu (Figuras 20 e 21), as águas correm pelas sub-bacias até as planícies alagáveis no entorno da

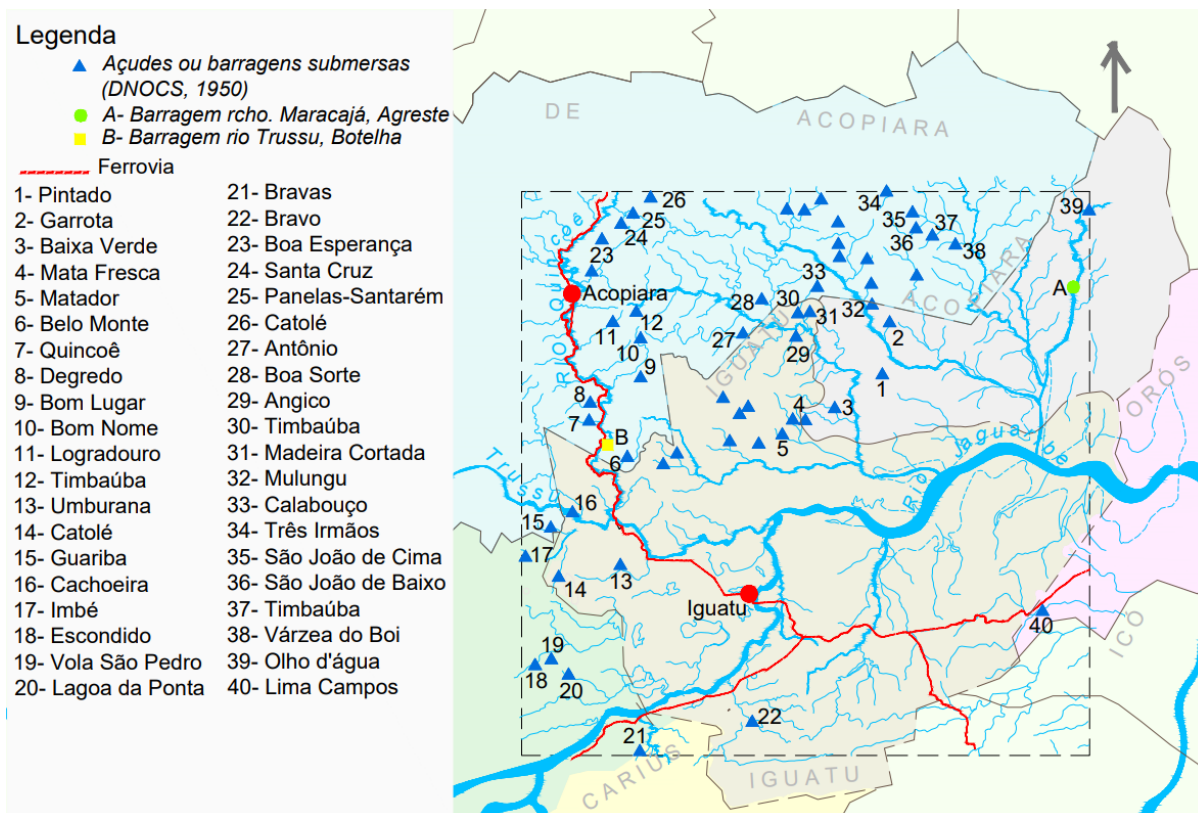
⁴² As áreas montanhosas, as “serras secas”, são originalmente pouco produtivas, mas quando adensadas de ravinas e grotas menores, os estreitos rochosos potencializam (sem requerer maiores tecnologias) a construção de pequenos açudes ou “barragens” de terra. As planuras do (rio) Jaguaribe, por sua vez, irrigadas pelos cursos que escorrem das serras, tornam-se mangas embrejadas e propícias à agropecuária.

⁴³ É o que se observa nas pequenas propriedades rurais da Ribeira do Quixelô.

⁴⁴ A planimetria identifica ainda áreas de plantio de arroz e algodão.

cidade de Iguatu, e, posteriormente, para o rio Jaguaribe e o boqueirão de Orós. Atualmente, são represadas no Açude Juscelino Kubitscheck – Açude de Orós.

Figura 19 – Açudagem ao Norte da Ribeira do Quixelô



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de planimetria da Região Nordeste do Brasil, do Ministério do Exército – Diretoria de serviço geográfico – 1:100.000 de 1975.

Figura 20 – Barragem do riacho Maracajá, em Agreste, Quixelô



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2020.

Figura 21 - Barragem no Rio Quincoê, em Botelha, Acopiara



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2020.

O relevo, assim, em Iguatu, favoreceu o pastoreio e a agricultura de várzea. Nos atuais municípios de Acopiara e Quixelô, áreas de serras e serrotes viabilizavam a instalação de pequenas propriedades rurais, que se juntaram aos solos ora argilosos, ora arenosos, afloramentos rochosos e vegetação arbórea que possibilitaram recursos materiais à construção civil, às diversas atividades econômicas e, sobretudo, à agroindústria e à produção ferroviária.

2.3 Fazendas e pequenas propriedades rurais da Ribeira do Quixelô

As fazendas de gado do Quixelô se estabeleceram, no século XVIII, ao longo dos rios Jaguaribe, Trussu, Quincoê e Carnaúba, no período em que a atividade criatória ocorria de forma extensiva (Nogueira, 1985). As propriedades rurais

estruturaram-se pelas ribeiras, seguindo os rios e riachos, ligando-se ao povoado da Telha por estradas que balizaram a constituição do núcleo primaz⁴⁵ de Iguatu.

Os registros de datas de sesmarias no Quixelô remeteram a serrotes, córregos e lagoas (versados no tópico anterior), em sua maioria, com denominações dos povos originários, enquanto limites ou referenciais das propriedades. Foram citados o riacho “Cangati”, (as lagoas) “Agoatu”, “Quixoá”, “Quixelô”, “Itans”, “Bau”, dentre outros.

As rugosidades, que possibilitaram delinear as sesmarias, remontam aos primórdios da ocupação territorial. As fazendas foram demarcadas alinhando-se à geografia bem como aos sítios e aos centros urbanos, balizando os caminhos de chão e, posteriormente, a ferrovia, conforme demonstrarão os exercícios cartográficos adiante.

A primeira fazenda do Quixelô já estava instalada em 1681. É de 6 de junho de 1720 a solicitação do Alferes Lourenço Alves Feitoza sobre terras nas proximidades de Telha. A Carta de Sesmaria assim informava:

Sítio do Sargento mor Joan Desousa de Vasconcelos por nome quixahuhã [...]; a 12 de junho do mesmo ano (1720), fazendo outro pedido assinala que “na ilhargas do sítio do Sargento mor João de Sousa de Vasconsellos no rio Jaguaribe chamado quixauhã há duas lagoas chamadas bauús [...] e ainda em 6 de julho também de 1720, o mesmo interessado pedindo terras no riacho Cangati, refere-se a posição deste que faz barra no rio Jaguaribe entre o sítio quixauhã e das motucas (Datas, 6º vol. Respectivamente, registros nº 468, pp. 168; 472) (Nogueira, 1985, p. 175-179).

No mesmo ano, descreveu-se outra propriedade situada ao norte do sítio da Telha, de posse de João de Montes Bocarro, em 1713, alegando que

No riacho chamado Trussu que dezagoa no rio Jaguaribe entre o Citio chamado Trussu e o Citio da telha da parte do norte há terra devoluta de desaproveitada e Sem embargo de ater Já pedida por data e sismaria João de Mantes BoCarro que deixou prescrita digo presecrever⁴⁶ pelas não povoar por Sy nem por outra pessoa em tempo nenhum o que vendo o Suplicante aprovou e cultivou com seus gados ha mais de coatro annos sem contradissam alguma [...] (Nogueira, 1985, p. 30).

⁴⁵ Ver Doralice Sátyro Maia.

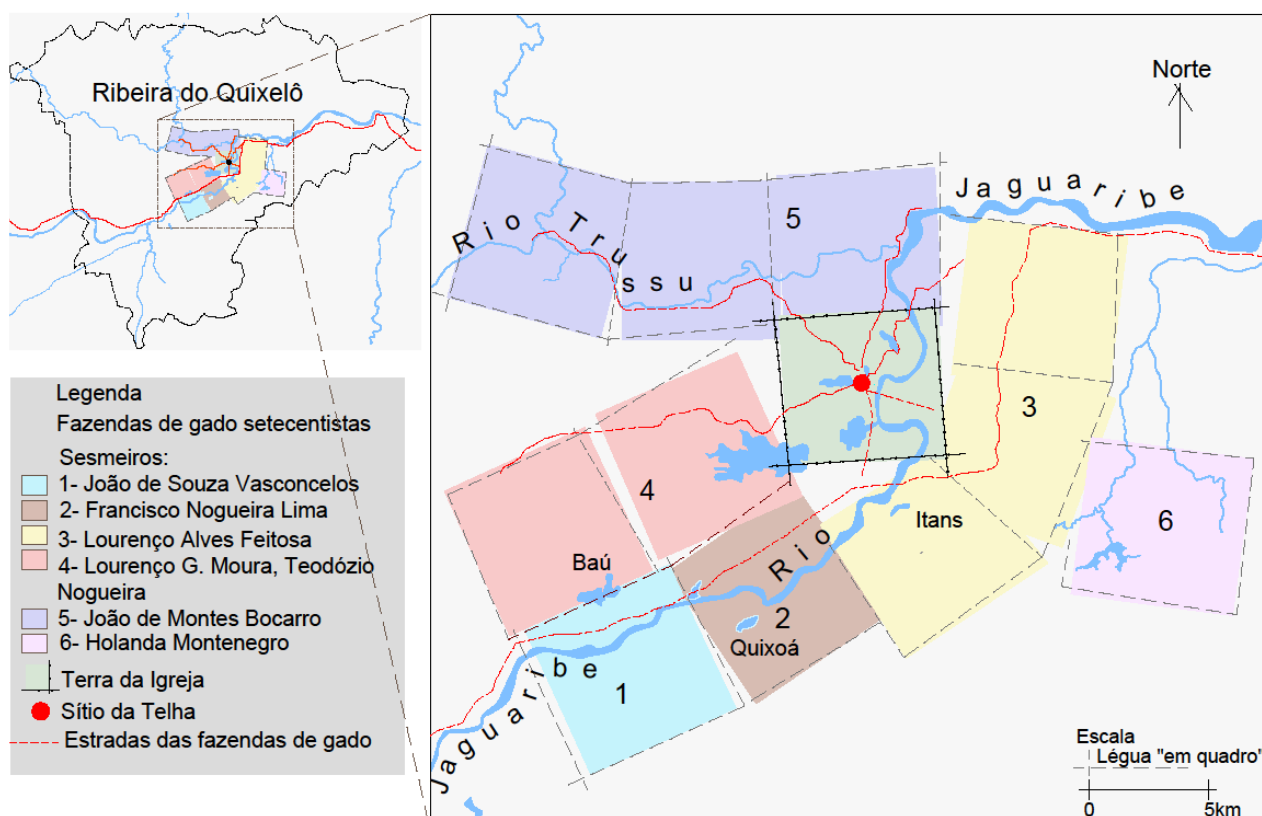
⁴⁶ Nas palavras de Antônio Bezerra (2009, p. 138), sobre o confronto entre os Montes e Feitosas: “Saíram, porém, culpados os Feitosas nas devassas tiradas pelo Desembargador Antônio Marques Cardoso e para paga da alçada pelo levante, foram sequestradas a Lourenço Alves Feitosa 6 léguas, no riacho do Truçú, que principiavam da Varzea da Lama para cima a extremar com o sítio da Solidade, metade das quais havia pertencido. a João Mendes Bucaro, e foram arrematadas pelo coronel João de Barros Braga, e depositadas em poder do capitão José de Araujo”.

Em 27 de janeiro de 1713, foi concedida sesmaria a Pascoal Correia, Vitoriano Correia Vieira e Rafael da Silva. Os solicitantes obtiveram terras em

Turusu em cujo riacho Tem Datta nelle o defunto João de Montes Bocarro e depois datatta Seacha alguma Terra emcapas de se criar gados erespeitto Dos muitos mattos e como Seacha no dito Rio Hum posso chamado pelo nome do Gentio conê no qual a terras bastantes donde se podem acomodar cada hum com três legoas de comprido ehuma DeLago (Nogueira, 1985, p. 34).

No dia 4 de julho de 1719, o Alferes Antônio Vieira Pita obteve três léguas de terras no riacho “Guincorê”, que deságua na parte sul do riacho Trussu (Nogueira, 1985, p. 35). “Nas testadas do capitam João de Matos”, foram concedidas três léguas de terras, em 15 de julho do mesmo ano, no “riacho Trussu”, ao Alferes Lourenço Alves Feitosa (Nogueira, 1985, p. 35) (Figura 22).

Figura 22 – As datas de sesmarias dos séculos XVIII e XIX



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de Nogueira (1985).

No ano seguinte, o Alferes Feitosa obteve quatro registros: em seis de fevereiro de 1720, três léguas de terras no riacho Trussu; em seis de junho de 1720,

duas léguas de terras na “aLagoa do agoatu” e o seu “córrego que fica entre o Sítio do Sargento mor Joan Desouza de Vazconcellos por nome quixahuhâ se acham terras devolutas e desaproveitadas”; em 12 de junho de 1720, “três léguas de terras de comprido e uma de largura para cada banda, nas ilhargas do sítio do mesmo Sargento-mor João de Sousa Vasconcelos, no rio Jaguaribe, chamado quixahuâ, onde há duas lagoas chamadas bauús (sic)”; e, em 6 de julho de 1720, três léguas de terras no riacho Cangati, “que vem da parte sul e faz barra no rio Jaguaribe entre o sítio quixauhâ e das motucas” (Nogueira, 1985, p. 35).

O documento de sesmaria concedida ao Capitão-mor Salvador Alves da Silva, “em 6 de junho de 1720, referiu-se a ‘aLagoa do agoatu’, antes doadas as terras em que se encontra Francisco de Montes Silva “na hera de 1709”, o qual, todavia, como se pretende, nunca as povoou” (Nogueira, 1985, p. 21)

Francisco Nogueira de Lima, desde 1682, tinha propriedade na localidade de Itans, no sítio Irapuás. A propriedade é descrita pelo Capitão Lourenço Gonçalves de Moura e Teodózio Nogueira ao solicitarem terras também naquelas proximidades:

Os peticionários alegam que nas ilhargas de Francisco Nogueira descobriram um riacho a que chamam das itans, e onde há humas terras devolutas e desaproveitadas, sendo que o dito riacho deságua acima dos boqueirões “nas terras donde assiste o gentio quichalo [...] Assim, pedem e obtem três legoas de terra de comprido pelo dito riacho asima acada hum deles suplicantes ehuma de larguo pera cada banda do dito riacho [...] (Nogueira, 1985, p. 29).

No Esboço Histórico da Província do Ceará, Théberge, referindo-se à propriedade supracitada, asseverou que, em 1724, o Ouvidor da Capitania do Ceará, “em retirada”, deixou vago o cargo, tendo sido ocupado por seu suplente.

Dr, Antonio Louredo de Medeiros, que adquirio a fazenda das Itans, defronte da missão da Telha do Quixelô, e do lado opposto do rio, e residio mais tempo nella do que na cabeça da comarca; tomou posse no 1.º de Agosto (À de 1729, e ontregou a varaá seu successor, o Dr. Pedro Cardoso de Novaes Pereira, à 4 de Junho de 1732) (Théberge, 2001, p. 139).

Os Sítios subdividiam-se em roças, onde, inicialmente, se plantava feijão, milho, fumo, mandioca, arroz e cana-de-açúcar; alocava-se a pecuária e extraíam-se carnaúba e borracha de maniçoba (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística,

1971, p. 19)⁴⁷. O fumo, segundo Brasil (1897, p. 364), produto que “em toda província se cultiva”, era “o quarto ramo de produção agrícola da província, [...] susceptível de grande desenvolvimento, e de tornar-se uma fonte de riqueza pública”, sendo que o [fumo] de Quixelô (município de Telha) “passa pelo melhor”.

Destacou-se, sobremaneira, o algodão, o principal produto de exportação, que tanto nos serrotes quanto nas áreas planas se cultivava. Segundo Lima (2011), no Ceará, entre as variedades algodoeiras, o de melhor rendimento era o algodão arbóreo (Mocó), produzido nos interflúvios e serrotes, e o herbáceo, nas várzeas. As particularidades topográficas do Quixelô corroboravam à produtividade agropecuária por reunir as duas variedades morfológicas de relevo. Brasil (1997, p. 81) assegura que a região de Iguatu, “em 1854 tinha 135 fazendas de criar, em que foram collectados 1:800 garrotes, e 200 poltros”.

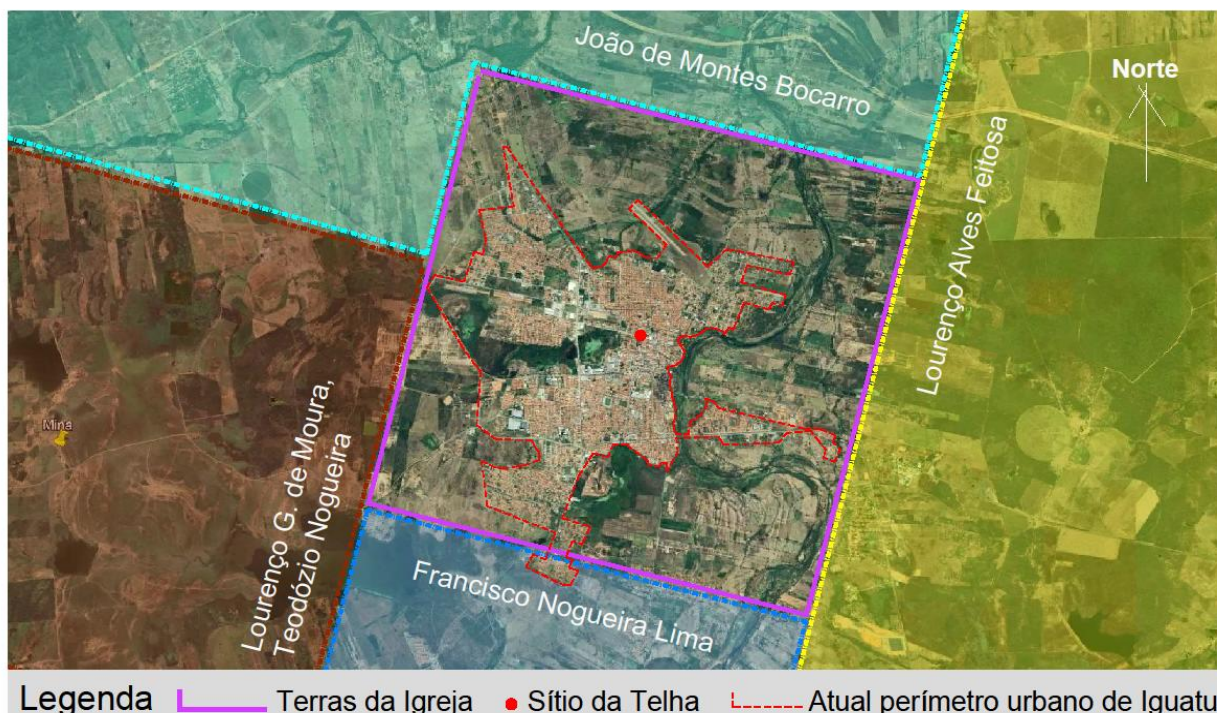
As fazendas e Sítios tornaram-se relevantes centros de produção agrícola. Orbitavam em volta do sítio de Telha, que, por sua vez, ocupava “o centro de uma légua em quadro”, que originalmente pertencia a Igreja e fomentavam a centralidade da Vila, onde eram reunidos os excedentes da produção (Nogueira, 1985). As proporções do território administrado pelos missionários podem ser aferidas na figura 23, onde esquadrinhamos as propriedades rurais setecentistas, a área da Igreja e o atual contorno da cidade de Iguatu (Figura 23).

Os caminhos de chão que interligavam as propriedades constituíram determinantes guias do desenho da Vila da Telha. Grande parte dos sítios foram entrecortados pelos trilhos do prolongamento da EFB, a partir de 1909⁴⁸.

⁴⁷ Davam-se, ainda, em Iguatu, as culturas de algodão, mandioca, fumo, cana-de-açúcar, arroz e cereais. Exportavam-se, porém, algodão, milho, feijão, arroz, couros, peles, madeiras, cera de carnaúba e rapadura (Brasil, 1916).

⁴⁸ As áreas que corresponderam às terras de João de Montes Bocarro, por exemplo, no século XX, foram trilhadas e pontuadas com a Estação Engenheiro Barreto (Suassurana) e a Parada da Varzinha. As terras que possuíam os sesmeiros Lourenço G. de Moura e Teodózio Nogueira, na margem direita do rio Jaguaribe, receberam a Estação de Jaguaribe e o sub-ramal de Cariús. As terras solicitadas pelo Alferez Lourenço Alves Feitoza, por sua vez, próximas à foz do riacho Cangati, entre os sítios Quixoá e Mutuca, citados nas datas de sesmarias, foram o local escolhido para a primeira parada ferroviária no sub-ramal de Cariús, na década de 1920, onde foi construída a Estação de Maurícia.

Figura 23 – As sesmarias e o desenho urbano de Iguatu



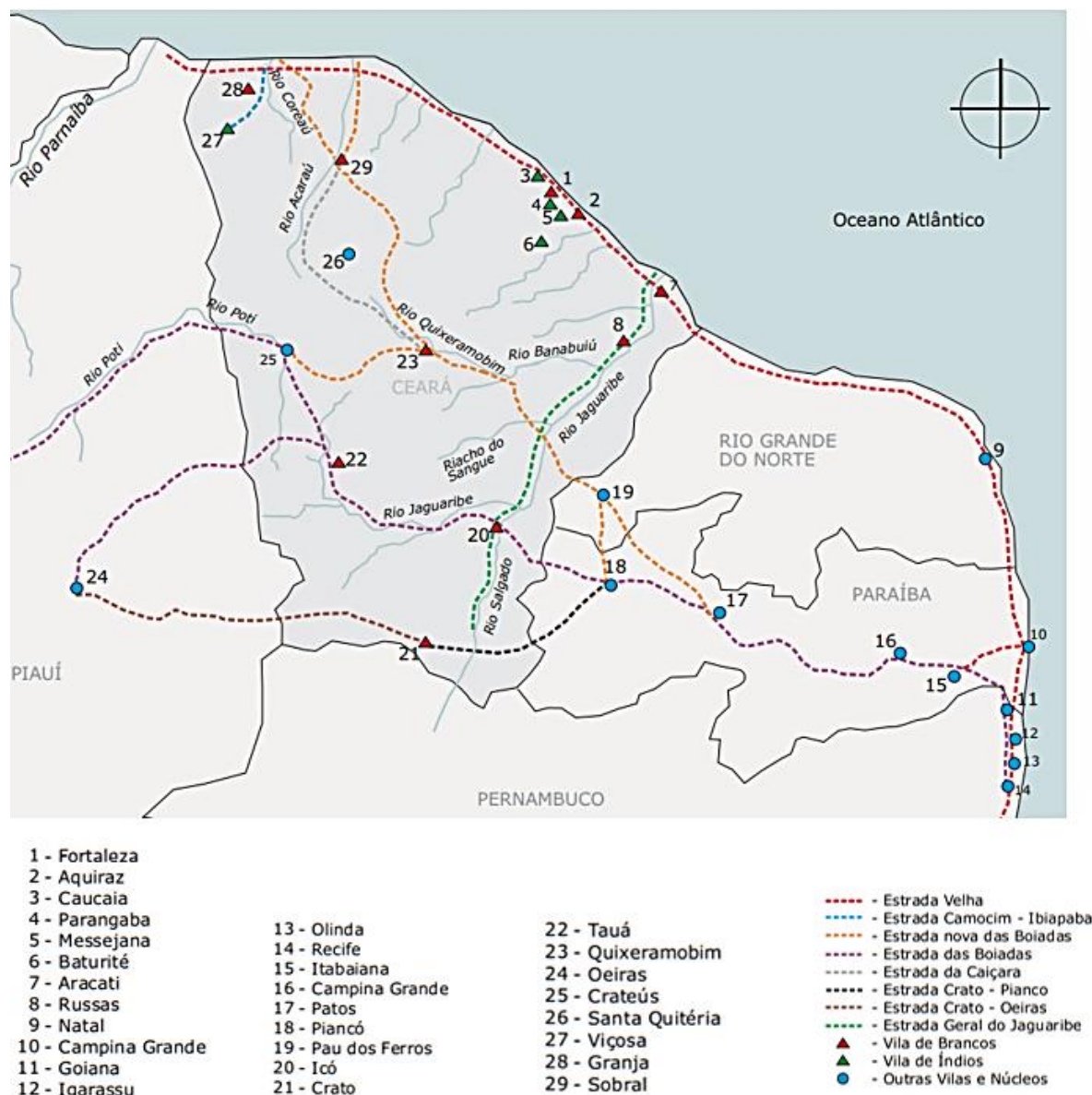
Fonte: Elaborada pelo autor a partir de Nogueira (1985).

2.4 A situação do núcleo de Telha – atual cidade de Iguatu – e os caminhos do século XIX

As veredas dos povos originários e o trânsito das boiadas, desde o século XVIII, definiram a malha de caminhos no território cearense (Jucá Neto, 2012). O povoado de Telha era estratégico no trajeto que ligava São João do Príncipe (Tauá) ao Icó, em uma primeira temporalidade da rede urbana. O caminho estruturante que beirava o rio Jaguaribe e servia à Telha em sua margem esquerda era a Estrada das Boiadas (Figura 24). De acordo com Studart Filho (1966, p. 41):

Já em 1731, há dela menção no texto das sesmarias cearenses sob o nome de “estrada que passa para o Piauí”. Sete anos antes era denominada “caminhos do Inhamuns”. Icó, Iguatú, S. Matheus, Saboeiro, Arneirós e Tauá balizam hoje um enorme trecho desse caminho de acesso às terras do médio Paranaíba.

Figura 24 – Telha no século XVIII entre Icó e São João do Príncipe (Tauá)



Fonte: Jucá Neto (2012, p. 244).

A ligação entre o litoral cearense e o Quixelô ocorria pela Estrada Geral do Jaguaribe ao longo do rio homônimo. A rota setecentista conectava Russas, Pereiro, Icó⁴⁹, Lavras, Telha, São Matheus, Saboeiro, Cachoeira, Crato, Barbalha, Jardim e Milagres⁵⁰. Além das estradas Geral do Jaguaribe e das Boiadas, Studart Filho (1966, p. 41)⁵¹ citou uma estrada “construída” em 1802, que ligou Fortaleza, Campo Maior

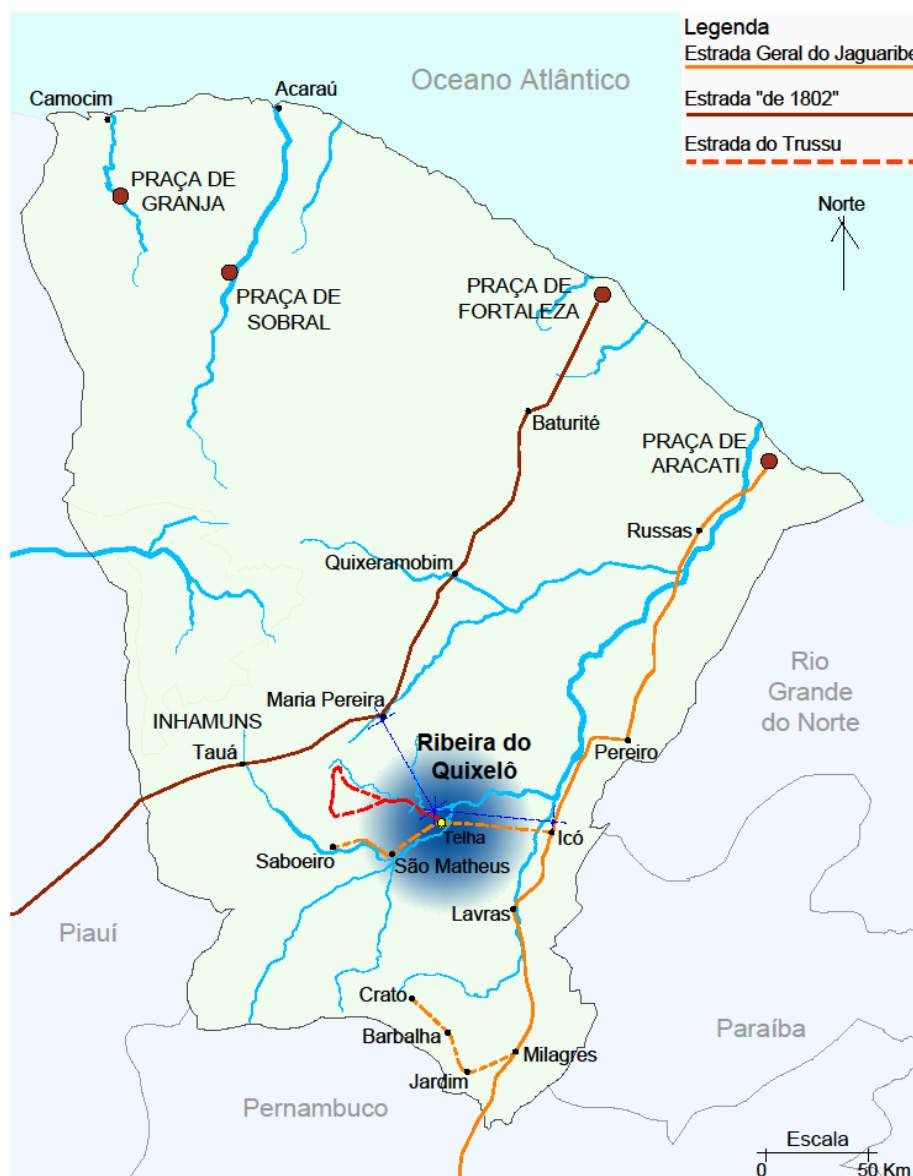
⁴⁹ Icó, até a ferroviarização, era o principal centro da rede urbana na porção centro-sul do Estado.

⁵⁰ Os caminhos pretéritos do Ceará foram amplamente explorados por Jucá Neto (2012), Ana Isabel Reis (2015), Igor Soares (2022), dentre outros.

⁵¹ Em 1802, por meio de estrada, foram comunicadas as “villas de S. João do Príncipe, hoje Tauá, e Campo-Maior de Quixeramobim, através dos lendários sertões de Mombaça.” Partia-se de Tauá, e “a estrada seguia o riacho das Favelas, transpunha os contrafortes septentrionaes da serra do Flamengo,

(Quixeramobim) e São João do Príncipe (Tauá). Escritos em alusão aos Correios, de 1821⁵², deram conta de que essa estrada interligava a “praça marítima” de Fortaleza aos Inhamuns pelas cidades de Canindé, Quixeramobim e Maria Pereira (Mombaça) (Lisboa, 1897, p. 81) (Figura 25).

Figura 25 – Ligação de Telha com Fortaleza e Aracati (século XIX)



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de documentação dos Correios e do “Mappa dos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba com parte dos estados limítrofes (1910)”.

embocando por fim na antiga povoação de Mombaça (Maria-Pereira) (...) Daí, ia beirando em parte o Banabuiú, pela sua margem esquerda, donde, rumando o N., chegava a Quixeramobim”. Empreitada demandada por Visconde de Anadia e executada por Bernardo Manuel de Vasconcelos (STUDART FILHO, 1966, p. 41).

⁵² O documento referente aos Correios que relata as “estradas operantes” no Ceará, em 1821 (LISBOA in. Revista do IC, 1897: 80-81). O material informa a distância em léguas, o que possibilita inferir os exatos percursos, mediante exercícios cartográficos.

O “Mappa dos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba com parte dos estados limítrofes (1910)” apontou um percurso que ligava a cidade de Iguatu à localidade Bom Sucesso nas nascentes do rio Trussu. Conjecturamos que a estrada, homônima ao rio, conectava a Ribeira do Quixelô à “Estrada de 1802”, descrita por Carlos Studart. Todavia, o povoado de Bom Sucesso somente aparece na cartografia de 1892, de Saturnino de Brito. No ano anterior, em 1891, segundo o Dicionário Histórico e Descritivo do Estado do Ceará, de Álvaro Gurgel de Alencar, teve um “districto de paz creado...” (Alencar, 1939, p. 55).⁵³

A Estrada do Trussu (Bom Sucesso), que propiciava a ligação do núcleo da Telha com Fortaleza, está indicada em vermelho na Figura 25, na página anterior.

A Estrada Geral do Jaguaribe, pelo Icó, não requeria maior diligência para alcançar o litoral cearense, sobretudo o Aracati. Todavia, era pouco auspiciosa, uma vez que, ao cabo do século XIX, a atividade comercial e portuária em Aracati estava em declínio, e, por essa rota, alongava-se o trajeto à Capital Fortaleza. Também por isso, Iguatu era passagem estratégica na porção meridional do território cearense. Segundo Nogueira (1985, p. 51), era

situação privilegiada, num local de melhor comunicação para todas as fazendas, e para onde, enfim, poderia convergir a produção de uma área mais ampla, [e, por isso] a Povoação da Telha foi se tornando o centro indispensável da grande maioria dos habitantes da Ribeira do Quixelô.

Até a implantação da ferrovia, portanto, para os fluxos de Telha acessarem as praças marítimas cearenses em Fortaleza e Aracati, dobrava-se às cancelas dos sertões dos Inhamuns e Mombaça, pela “Estrada de 1802”, ou do Icó, pela Estrada Geral do Jaguaribe.

2.4.1 Primeira metade do século XIX e a hegemonia da Estrada das Boiadas na Ribeira do Quixelô

Visando à melhor apreensão da Ribeira do Quixelô em território cearense, analisamos as seguintes cartografias da primeira metade do século XIX: 1) “Carta da Capitania do Ceará”, de Antônio José da Silva Paulet⁵⁴, em 1818; 2) “Carta

⁵³ Ver *Dicionário Histórico e Descritivo do Estado do Ceará*, de Álvaro Gurgel de Alencar (1939, p. 55).

⁵⁴ Sobre Silva Paulet, ver Castro (1997) e Jucá Neto (2012).

Corográfica Dedicada ao Senhor D. Pedro 2º”, de Jacob Niemeyer, em 1843; e 3) “Carta Topográfica e Administrativa da Província do Ceará”, de Villers de Elle Adam, em 1849.

Os mapas apontaram os principais rios e corpos lacustres do Quixelô. Além destes, as elevações montanhosas. No norte da ribeira, a serra do Trussu, Morroá e Mocuim (Maciço Central do Ceará); e ao sul, a serra da Mutuca e de Santa Maria (divisores entre a bacia do Salgado e do Jaguaribe). Rugosidades que influenciaram o desenho ferroviário.

As planimetrias revelaram a Estrada Geral do Jaguaribe, a “Estrada de 1802” (São João do Príncipe-Fortaleza) e a Estrada das Boiadas. No que tange à posição relativa de Telha, os desenhos cotejados mostraram algumas variações dos caminhos que serviam ao núcleo do povoado.

Na “Carta da Capitania do Ceará”, o engenheiro português Silva Paulet esquadrinhou os principais caminhos. A Estrada das Boiadas foi representada ao sul do povoado de Telha, onde conjecturamos possivelmente ser a região entre os sítios Itans, Gadelha e Quixoá⁵⁵, atualmente núcleos avizinhados à cidade de Iguatu. A cartografia indicou “Ribeira do Quixelô” na porção entre o povoado de Telha e a serra de Orós, equivalente à grande parte do atual município de Iguatu, presentemente sob a represa do Orós.

A cartografia também proferiu limites geopolíticos do território. Telha pertencia ao Termo de Icó, que se avizinhava a Campo Maior, Aracati, Crato e Inhamuns. As cidades de Icó, Crato e São João do Príncipe figuraram enquanto vila. Arneiros, Poço do Mato, Telha, Lavras, Umari, Santo Antônio e Riacho do Sangue eram os povoados mais próximos.

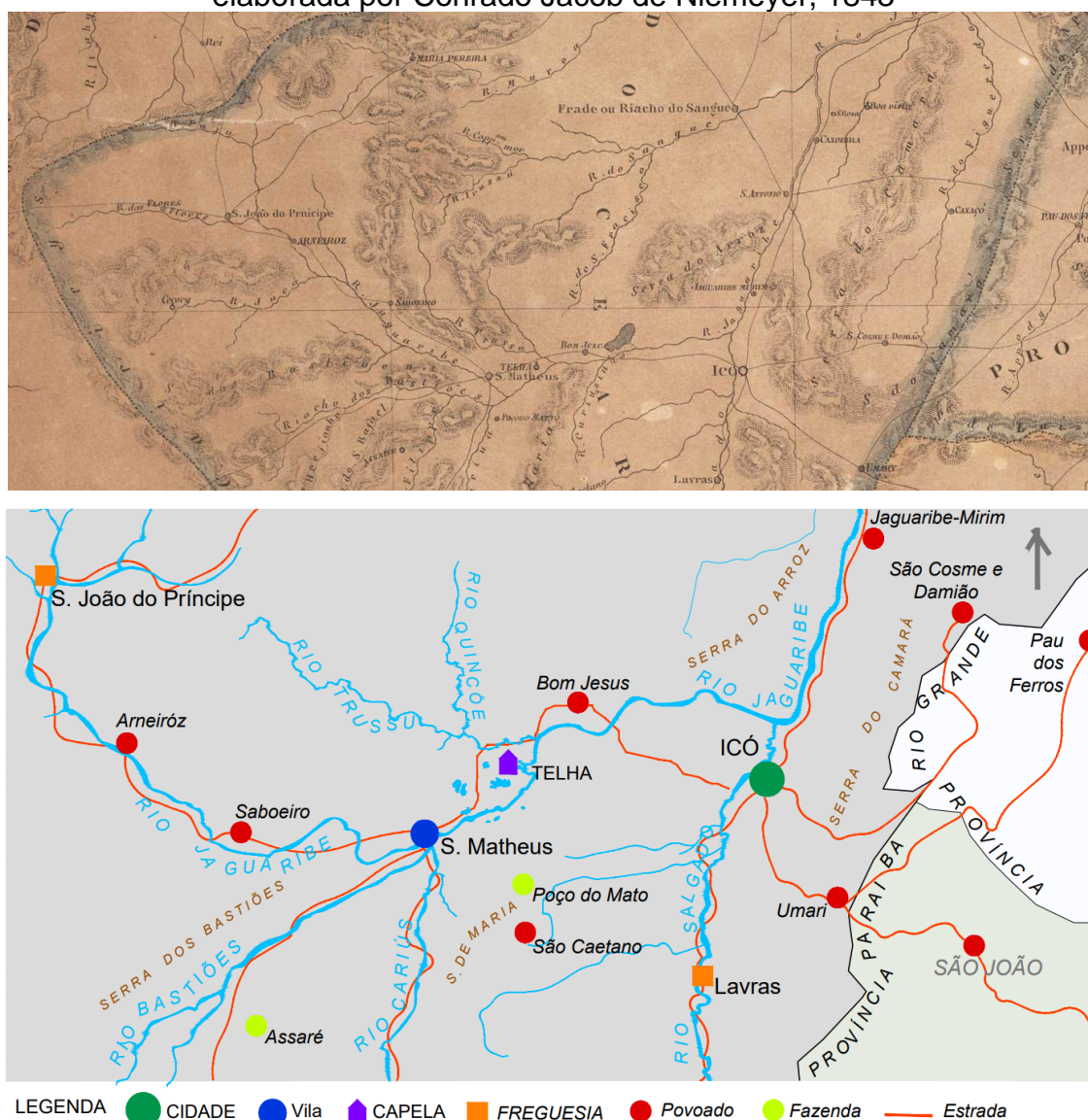
Ajuntaram-se na planimetria os elementos morfológicos, rios, riachos, lagoas, serras, barras, enseadas, entre outros. Eram corpos hídricos, além do rio Jaguaribe, as “Lagoas de Aguatú” e os “rios” Trussu, “Cunque” (Quincoê), Cangati e Cariuzinho (Figura 26). Conjecturamos que este último seja o atual riacho da Carnaúba, uma vez que o córrego atualmente com essa denominação, embora próximo, corre na bacia do Salgado no sentido oeste-leste.

⁵⁵ Atualmente são núcleos urbanos nas áreas rurais de Iguatu.

uma região explorada. A alta densidade hídrica figurada nas planimetrias, por certo, indicava espaços de produção em potencial.

Em sua “Carta Corográfica Dedicada ao Senhor D. Pedro 2º”, Jacob Niemeyer, em 1843, esquadrinhou estradas, serras e rios e organizou a hierarquia entre os centros urbanos. Classificou os núcleos em vila, freguesia, povoado, capela e fazenda (Figura 27).

Figura 27 – Trecho da Carta Geográfica Dedicada ao Senhor D. Pedro 2º contendo as províncias Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, elaborada por Conrado Jacob de Niemeyer, 1843



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do acervo da Biblioteca Nacional.

No entorno da Ribeira do Quixelô, Icó, o principal centro urbano dos sertões do Ceará, foi nominado “cidade”⁵⁶; eram vilas São Matheus e as (sedes de) “freguesias” de São João do Príncipe e Lavras. Em seguida, enfileirava-se Telha, “povoado possuidor de capela”, e, por último, as “povoações” de Arneiros, Saboeiro e Bom Jesus. Este último, Bom Jesus do Quixelô, não figurou na cartografia de Paulet, todavia, em 1843, Niemeyer grafou como ponto de passagem da Estrada das Boiadas, que, por sua vez, corria ao norte de Telha, e não ao sul, como na carta de 1818.

Villiers de Elle Adam (1848) assegura que tinha a província do Ceará uma

População cerca de 400,000 almas; muitos recursos e riquezas inutilizados, não se sabe porque? Secas horríveis-. Porém fecundidade estupenda em diversos municípios. Salinas pedreiras, minas de ouro em abundância, bem que pouco aproveitado gado lanizeiro abundante algodão do melhor, cera de carnaúba, vinho de caju, comércio limitado por falta de caminhos; portos numerosos, mas pouco frequentados. Rendimento variável (Adam, 1849).

Em sua planta, apresentou comarcas, freguesias e “noções estatísticas”. A hierarquia entre núcleos, na porção meridional da Província, estava da seguinte forma: Icó, São João do Príncipe e Crato eram “Cidade ou Capital de Comarca”; Lavras e São Matheus eram “vilas”; Telha, vila e sede de “Freguesia”; e Poço do Mato e Bom Jesus eram “Povoados” (Figura 28).

A planimetria apresentou a Estrada das Boiadas entre o rio Jaguaribe e as serras meridionais do Quixelô. Conjecturamos que o caminho passava por Alencar (na época Fazenda da Serra) ou pelo sítio “Estrada”⁵⁷ (cujo topônimo sugere), cruzando também o rio Jaguaribe ao sul de Telha.

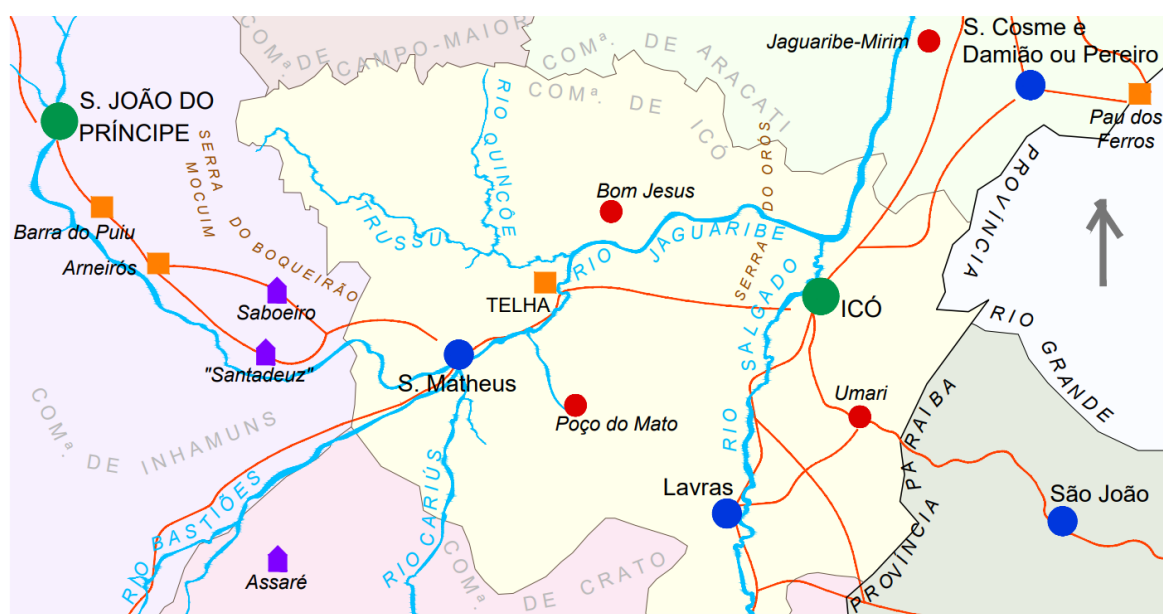
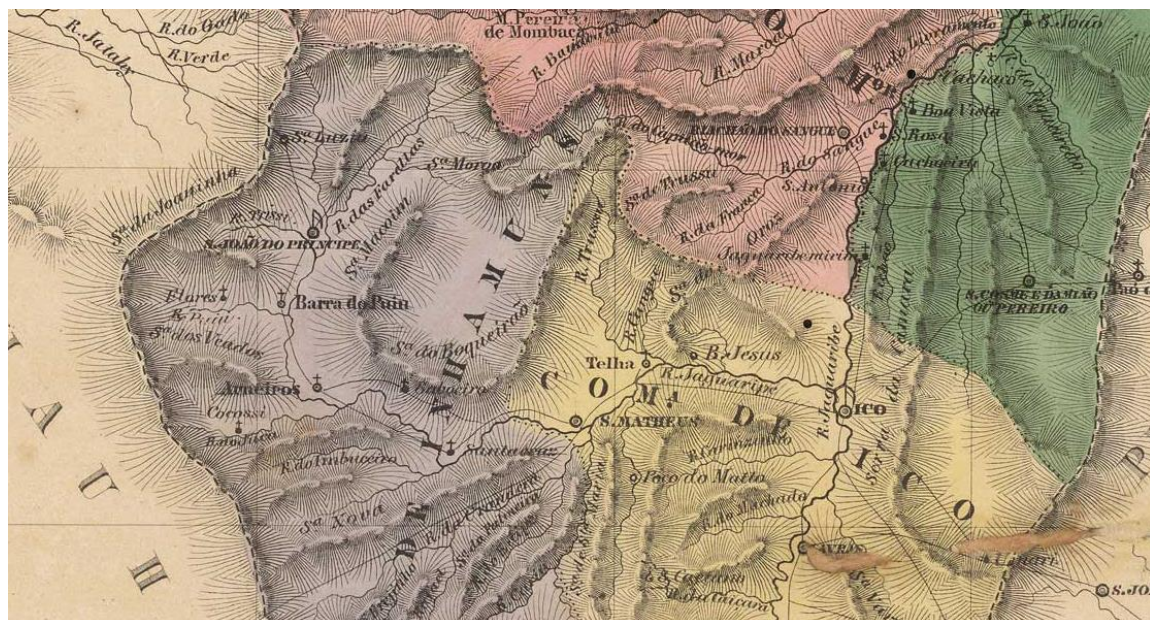
Verificamos que a estrada das Boiadas ora foi indicada ao sul do povoado da Telha (Paulet, 1818), ora ao norte, incluindo Bom Jesus (Niemeyer, 1843; Adam, 1848). Conjecturamos que a travessia do rio Jaguaribe possuía variantes: nas proximidades de Bom Jesus (I); entre Quixoá e Barro Alto (II); entre Gadelha e Penha (III) e entre Itans e Fomento (IV). Entendemos que o ramo principal, no período imediatamente anterior à ferroviarização, encadeava Telha, Cajazeiras, Fazenda da Serra e Icó, atualmente a “Estrada Velha”, que corta os atuais bairros Vila Neuma e Joaquim Távora (V), com uma variante entre Vila Neuma e São Sebastião (VI), quase no centro de Iguatu. A intersecção desses caminhos com o tecido urbano de Iguatu

⁵⁶ O Icó foi elevado à condição de cidade pela Lei nº 628, de 17 de outubro de 1853 (Barroso, 2009).

⁵⁷ Sobre o Sítio Estrada, no Distrito de Alencar, ver Carlos (2011).

será esposada no quarto capítulo, uma vez que foram os balizadores da cidade e do desenho da ferrovia.

Figura 28 – Trecho da Carta Topográfica e Administrativa da Província do Ceará, elaborada por Visconde de Villiers L'Ile Adam, 1848



NOTAÇÕES ● Cidade ● Vila ■ Freguesia ■ Capela ou Justiça de paz ● Povoados
● Fazenda ou Sítio — Caminhos — Limites da Comarca

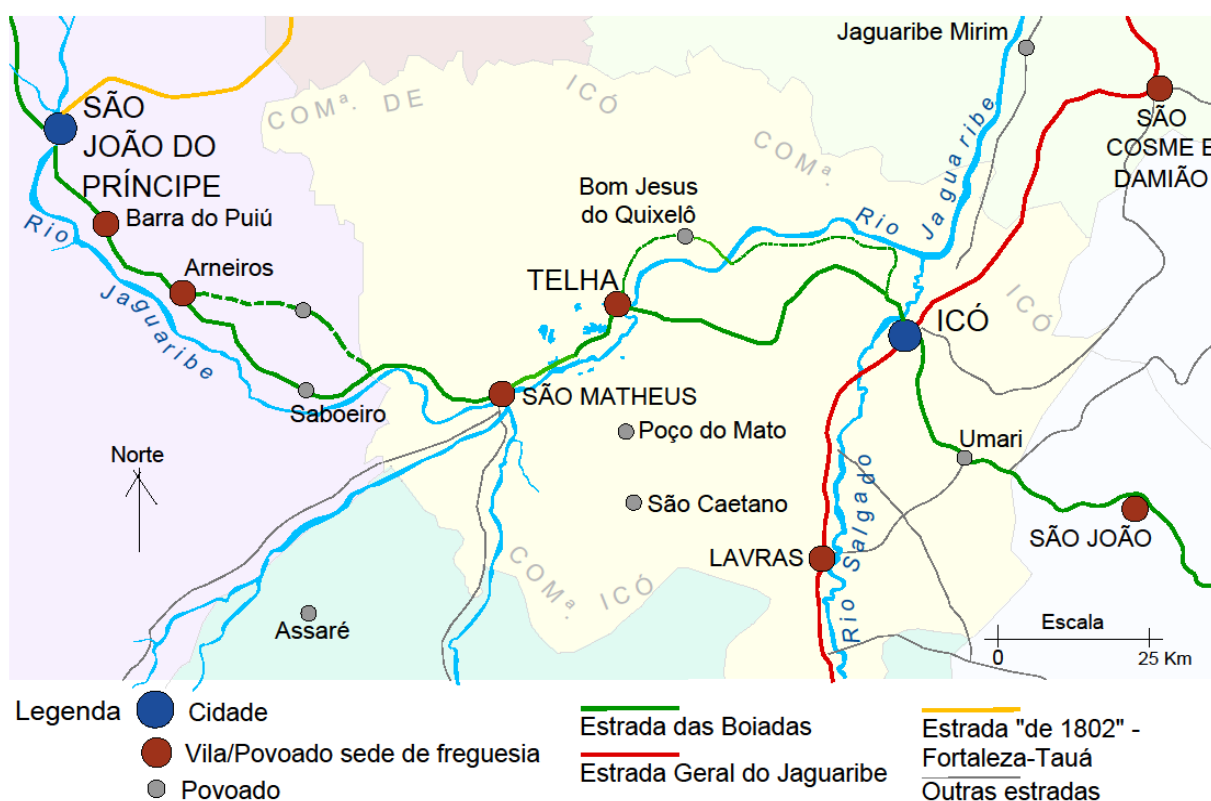
Fonte: Elaborada pelo autor a partir do acervo da Biblioteca Nacional.

Os dados cartográficos entre os anos 1818 e 1848, portanto, revelaram a situação de Telha no centro da porção oeste do Termo do Icó. Estabeleceram

hierarquias entre os núcleos urbanos e indicaram um aumento no número de caminhos.

Telha resumia-se a um modesto povoado, sede de freguesia, servindo de anteposto nas rotas entre os Inhamuns e o médio Jaguaribe. Não obstante, era ponto central intermediário, por isso estratégico nas rotas de gentes e mercadorias, transitada por fluxos que se alternavam dos sertões do Piauí ao nordeste açucareiro. No centro-sul do território cearense, por essa razão, os deslocamentos pelo Quixelô eram marcadamente no sentido transversal – leste-oeste (Figura 29).

Figura 29 – A Rede Quixelô na primeira metade do século XIX



Fonte: Elaborada pelo autor.

2.4.2 Segunda metade do século XIX e os caminhos que atravessam a Ribeira do Quixelô

Na segunda metade do século XIX, em território cearense, ocorreram a construção e o melhoramento de estradas. A abertura das vias priorizou a transposição das sub-bacias na margem oeste do rio Jaguaribe. Em 1859, constavam como “obras públicas” com “ordenado a dous engenheiros, administradores, [a]

continuação das obras [viárias] (...) de Telha a Saboeiro” (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 374).

Os novos percursos revelavam outras morfologias agrárias, propriedades rurais e produtos agrícolas. Intensificava-se a cultura do algodão em atenção ao mercado internacional (Lemenhe, 1991), e novas fronteiras davam a ver outros gêneros e modos de produção (Leite, 1994).

Fortaleza firmara-se enquanto polo econômico e exportador (Lemenhe, 1991), cidade primaz da rede urbana. O Icó, importante centro intermediário dos sertões, ligava-se, primordialmente, com a “praça” de Aracati, e os Inhamuns, com a de Fortaleza (Brasil, 1997, p. 487). A região Quixelô, conforme esquadrinhamos anteriormente, situava-se em limbo entre Tauá e Icó. Não obstante, interligava-se por uma malha de caminhos bastante urdida com sítios e centros elementares da ribeira, sobretudo a partir de meados dos oitocentos.

2.4.2.1 “Correspondência entre a Câmara Municipal de Telha e a Presidência da Província” (1855)⁵⁸

Correspondência oficial da Câmara Municipal de Telha, de 15 de maio de 1855, tratava “informações acerca das vias de comunicação do município”, solicitadas pelo Presidente da Província, o Conselheiro Vicente Pires de Mota. O documento notificou que havia, na Vila da Telha, “sete estradas reais, enclusive huã atravessadoura” que partem “para o exterior deste Município”. Dentre as principais, duas estradas seguiam para o Icó, uma para o Aracati, outra para Bom Jesus e uma última tomava rumo do Piauí (Quadro 2)⁵⁹.

⁵⁸ Documento da Câmara Municipal de Iguatu que deu conta de diversos caminhos que convergiam para o centro de Telha, em 1855.

⁵⁹ As estradas reais eram aquelas “abertas” pelos colonizadores – as demais eram os caminhos existentes praticados pelos índios, também incorporadas às rotas de exploração. O historiador Raimundo Batista Aragão (1985, p. 155), em *História do Ceará*, dedicou um tópico às “Estradas Reais”. As “estradas públicas” eram aquelas que pertenciam ao domínio público, sendo da competência das assembleias provinciais, salvo as que pertencerem à administração geral do Estado. Segundo *Ensaio Estatístico*, em 1860, não havia estrada alguma pertencente à administração geral do Estado; “as que há são provinciaes e municipaes” (Brasil, 1997, p. 561). Trataram as estradas coloniais Jucá Neto (2012), Liberal de Castro (1997), Raimundo Girão (1987), Ana Isabel Reis (2015), Igor Soares (2015).

Quadro 2 – Estradas Reais que entrecortavam Telha, em 1855

Nº	Destino	Detalhes do percurso
1ª	para Icó (a Estrada Velha)	por Cajazeiras ⁶⁰ , uma légua distante da “Fazenda da Serra” e quatro léguas do Iguatu, a estrada alcança o município de Icó. É, portanto, marginal ao rio Jaguaribe.
2ª	para Aracati (Estrada do Cruirí)	por Cruirí, Termo da Cachoeira. Possui “atoleiro de setenta braças de extensão, o que obriga (...) arrodeios” e, assim, passar por Icó. “Seria muito vantajoso que esta estrada seguisse “rumo direto pelo termo da Caxoeira”.
3ª	para Bom Jesus	“a três legoas desta Vila” segue até a capela do “Senhor Bom Jesus” e “ramificando-se da li para diversas partes deste termo.”
4ª	para São Matheus	por São Matheus ⁶¹ , Saboeiro, Inhamuns
5ª	“é atravessadora” (Estrada do Serrote)	atravessando o Rio em Quixoá, “uma légua” até o Cruirí.
6ª	para Tauá	pela ribeira do rio Trussu ⁶² .
7ª	Para o Baú	(Não foi encontrada na citação)

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de comunicação entre a Câmara de Vereadores de Iguatu e a Presidência do Estado do Ceará, em 1855.

A documentação expunha a existência de “enclusive huã [estrada real] atravessadora”: que acreditamos ser a combinação da primeira estrada (“para Icó”) com a quarta (“para São Matheus”), que ligava os sertões do Piauí aos da Paraíba⁶³. Ambas seriam “atravessadora”, pois cruzavam os sertões, possivelmente, interligando, em seus prolongamentos, a Zona da Mata ao Maranhão-Grão-Pará. As demais eram “Estradas Reais” e “seguiam para o exterior” do termo⁶⁴.

O documento demonstrou hierarquização entre os caminhos, assim como os núcleos urbanos⁶⁵. A vila da Telha não foi tratada apenas como lugar de passagem, acessório às rotas entre Icó, São Matheus e os Inhamuns, nos termos que entendemos até a primeira metade dos oitocentos. A localidade Bom Sucesso

⁶⁰ A “Estrada das Cajazeiras” passa por Cruz de Pedras – limite entre Telha e Icó (Brasil, 1997).

⁶¹ A “Estrada de S. Matheus no Alto d’Arêa” é fronteira entre o município de Telha e São Matheus, segundo Brasil (1997, p. 80).

⁶² A literatura de Monteiro (1992) descreve passantes indo de Tauá com destino a Orós ou Juazeiro pela Vila.

⁶³ Cf. Lei nº 922, de 5 de dezembro de 1859, em que o Presidente Antônio Marcellino Nunes Gonçalves é autorizado a utilização de 416:258\$335 réis em despesas provinciais dentre as quais o melhoramento da Estrada entre Telha e Saboeiro (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 378).

⁶⁴ No capítulo seguinte, retomaremos a referida estrada devido à sua importância enquanto ordenadora para a instalação ferroviária em Iguatu, inclusive para a localização da CIDAQ.

⁶⁵ As estradas-de-chão apontavam em direções diversas, exceto ao norte, justamente por onde foram inseridos os trilhos da RVC. O caminho de ferro, no Quixelô, somou-se aos demais, em direção ao Iguatu. Nalguns poucos intervalos, os trilhos margeavam as estradas; entre Suassurana e Iguatu, seguiu a Estrada do Trussu; entre Iguatu e Alencar, nalguns trechos, a Estrada do Icó.

(atualmente Trussu), núcleo mais remoto do município, estava ligada ao Iguatu pela “Estrada do Trussu”, a sexta rota descrita no documento camarário de 1855.

As estradas descritas na documentação oficial podem ser atestadas em cartografias elaboradas posteriormente. Em especial, o “Mappa dos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba com parte dos estados limítrofes”, de 1910, do Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil (Figura 30). A totalidade dos cursos está na figura 33, na síntese deste capítulo.

Figura 30 – “Mappa dos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba com parte dos estados limítrofes”, do Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil (1910)

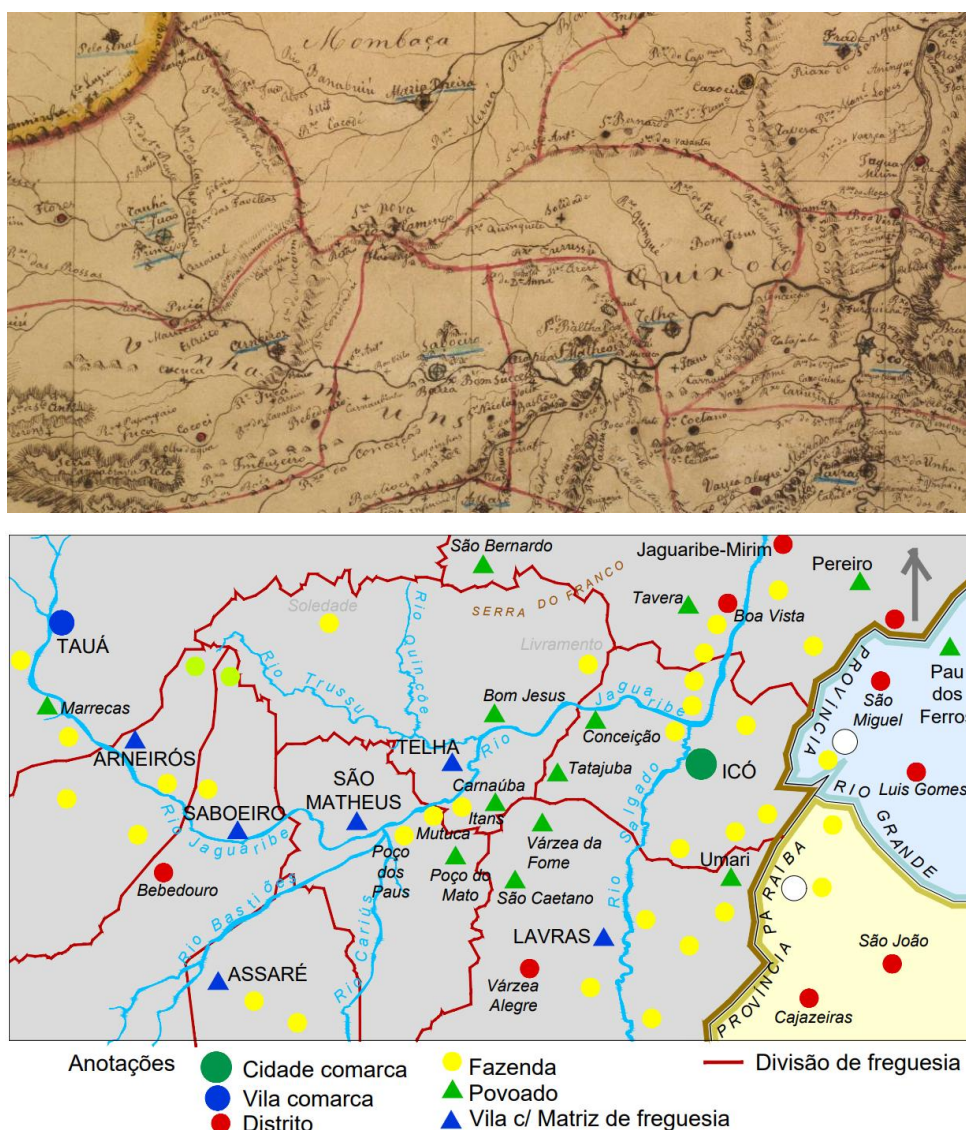


Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional.

2.4.2.2 Théberge (1861) e Saturnino de Brito (1892): elementos da centralidade de Iguatu

A “Carta Chorográfica da Província do Ceará”⁶⁶, de *Pedro Théberge*, datada em 1861, indicou divisão eclesiástica, civil, judiciária da Província do Ceará e uma classificação hierárquica entre os núcleos. Telha figurou entre as “Vilas Termos” com “Matriz de Freguesias”, igualando-se a Lavras, São Matheus, Saboeiro, Arneiros, Tauá, Assaré, Barbalha e Milagre, que eram centros cujas origens remontam aos primórdios da ocupação do território cearense (Figura 31).

Figura 31 – Mapa de Théberge (1861) – núcleos urbanos e o rio Jaguaribe



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de Théberge (1861).

⁶⁶ “Carta Chorográfica da Província do Ceará com divisão Eclesiástica, e indicação da civil e judiciária até hoje – Organizado pelo Dr. Pedro Théberge, 1861”.

No entorno da Vila da Telha, Théberge elencou núcleos relativamente afastados do curso do rio Jaguaribe, indícios de que estradas trilhavam o território transversalmente ao leito fluvial principal. Ao norte, o “povoado” Bom Jesus e as “fazendas” Soledade e Livramento; ao sul, as “fazendas” Poço dos Paus, Itans e Mutuca e os “povoados” Poço do Mato (Caipu), Carnaúba, Tatatajuba e Conceição.

A cartografia apontou maior adensamento de núcleos urbanos ao Sul do Jaguaribe, entre o leito do rio e as “serras” de Moraes, Carnaúba e Jaguaribe. Conjecturamos que ocorressem em função da topografia da porção meridional, que possibilitava propriedades rurais que usufríssem das planuras do rio Jaguaribe e dos vertedouros das referidas serras, onde tramavam barragens, em uma área exígua e, portanto, de maior rendimento.

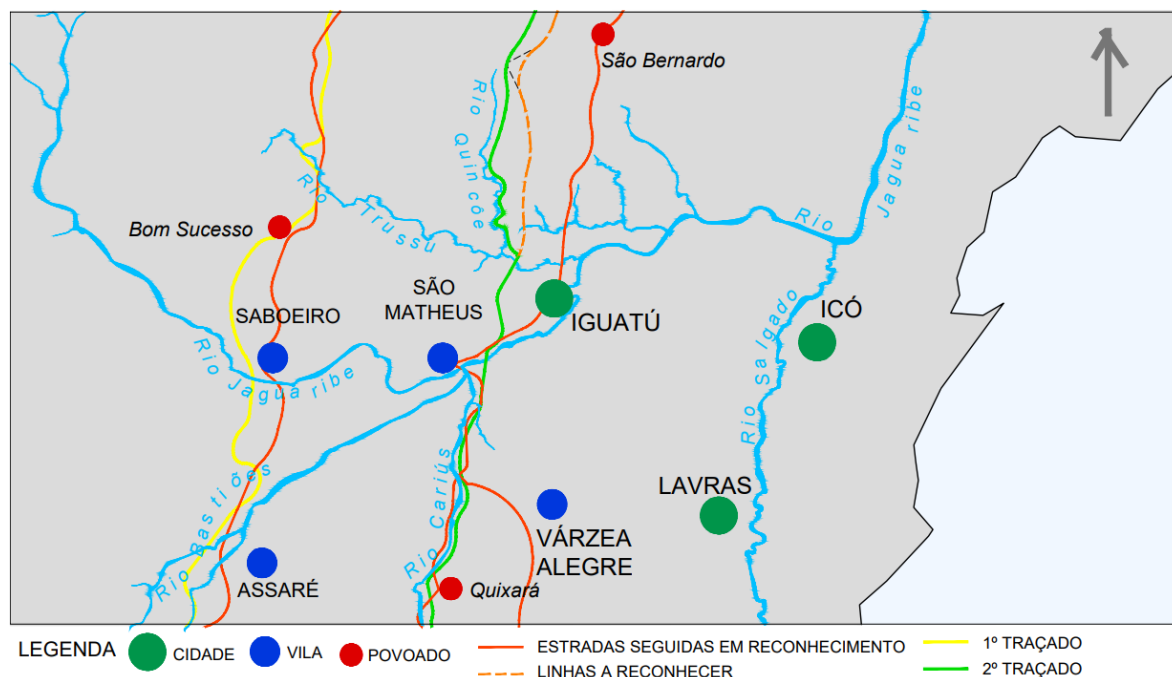
Os povoados e as fazendas ora citados tornaram-se relevantes centros urbanos da Ribeira do Quixelô e depositavam os excedentes para comercialização na vila da Telha, no alinhamento da Estrada das Boiadas, o que colaborava para sua centralidade enquanto ponto estratégico intermediário da rede urbana.

O “Reconhecimento parcial do prolongamento da E. F. Baturité para o rio S. Francisco”, de 1892, elaborado por Saturnino de Brito⁶⁷, indicou que Iguatu pareava as maiores cidades dos sertões, dentre as mais próximas, Quixeramobim, Crato, Barbalha, Lavras, Jardim, Exu, Juazeiro (da Baía) e Icó⁶⁸. Além disso, informou os caminhos supracitados que cortavam a Ribeira do Quixelô em perpendicular ao rio Jaguaribe. Dentre os percursos, dois partiam de Quixeramobim, passavam por Humaitá (Senador Pompeu) e seguiam em paralelo pela Ribeira do Quixelô: um acompanhando os riachos Bom Sucesso e Quincoê e o outro mais ao leste. Ambos convergiam para Suassurana ou Varzinha e, de lá, passando bem próximos à cidade de Iguatu, seguiam por São Matheus em direção ao Cariri⁶⁹ (Figura 32).

⁶⁷ Ver Reis (2020) sobre engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito.

⁶⁸ Outros centros, nas proximidades, eram vilas – Araripe, Várzea Alegre, São Matheus, Saboeiro e Maria Pereira – ou povoados – Bom Sucesso (Trussu), Humaitá (Senador Pompeu), São Bernardo (Piquet Carneiro), Quixará (Farias Brito) e Nova Olinda (Figura 41).

⁶⁹ Neste trecho da expedição de Saturnino de Brito, entre São Matheus e o Crato, é possível que a Serra de Don Quintino tenha desencorajado a transposição da bacia do rio Cariús para a do rio Salgado, tanto que foi utilizada pelos técnicos da comitiva uma rota pela localidade Riacho Verde, no atual município de Várzea Alegre.



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do acervo da Biblioteca Nacional.

O traçado ferroviário na planimetria de 1892, em todas as opções, inclinou-se à porção oriental da Ribeira, onde não seria contemplado o vale do rio Salgado. Embora o prolongamento da EFB não tenha utilizado as propostas de Saturnino de Brito – exceto até Suassurana (ou Varzinha) –, seus estudos revelaram várias opções de desenho que davam a ver estradas que cortavam a Ribeira do Quixelô de norte a sul mesmo antes da estrada de ferro.

Os registros cartográficos de Théberge e Saturnino de Brito expuseram que a cidade da Telha havia alcançado o patamar hierárquico de outros núcleos importantes. Estava no centro de uma grande variedade de núcleos e fazendas de naturezas diversas e que era o local de convergência de caminhos com a Estrada das Boiadas (hegemônica até a primeira metade do século XIX) e suas variantes. Algumas destas rotas transversais foram pretendidas, posteriormente, pelos transportes modernos.

2.4.2.3 Um balanço dos quadros demográficos, econômicos e tecnológicos

O quadro hierárquico indicado nas cartografias pode ser aferido pelos dados demográficos. Quando Telha foi elevada à vila, em 1853, apesar do extenso território, o quadro populacional era inferior ao de Lavras, São João do Príncipe e São

Matheus. Nos anos subsequentes, o núcleo apresentou um crescimento populacional equivalente ao de Icó. Entre os anos de 1863 e 1872, Telha dobrou a população (Tabelas 1 e 2).

Tabela 1 – População por Freguesias (1863-1864)

Municípios	Livres	Escravizados	Total
Fortaleza	32.512	2.861	35.373
Icó	11.504	1.951	13.455
Telha (Iguatu)	9.501	1.014	10.515
São Matheus (Jucás)	11.355	280	11.635
Saboeiro	4.875	638	5.513
Arneiros	5.840	1.386	7.226
Quixeramobim	13.153	1.661	14.814
São João do Príncipe (Tauá)	12.804	1.252	14.036
Lavras	27.100	725	27.825

Fonte: Pompeu (1889).

Tabela 2 – População do Ceará em 1º de agosto de 1872

Paróquias	População	Total
Icó, Boa Vista (Icó)	13.897 + 6.503	20.400
Telha, Bom Jesus (Iguatu)	12.714 + 5.208	17.922
São Matheus (Jucás)	-	15.078
Saboeiro	5.125	5.125
Arneiros, Cococy	5.419 + 2.753	8.172
S. João do Príncipe (Tauá) + Flores + Marrecas	8.866 + 2.499 + 3.341	14.706

Fonte: Pompeu (1889) e Théberge (1861).

No último quartel do século XIX, a população do município de Telha marcava o dobro da que possuía enquanto vila; alcançando por volta de “vinte mil almas” (Inspetoria de Obras Contra as Secas, 1912). Ultrapassava o quadro demográfico de cidades como São Matheus e Lavras, núcleos que se destacaram quando o Aracati era a principal praça de exportação.

Quando se instalou a ferrovia no Ceará, em 1872, Fortaleza já era a cidade mais populosa do estado. Iguatu reunia população equivalente ao município de origem, o Icó. Tanto este quanto a capital Fortaleza apresentavam índices de crescimento menos expressivo que os de Telha, que, de longe, eram superiores aos de São Matheus, Saboeiro e Arneiros (Tabela 3).

Tabela 3 – População dos municípios do Ceará no século XIX

Municípios	1811	1864	1872
Fortaleza	9.624	35.373	42.458

Icó	17.698	13.455	20.400
Telha (Iguatu)	-	10.515	17.922
São Matheus (Jucás)	-	11.635	15.078
Saboeiro	-	5.513	5.125
Arneiros	-	7.226	8.172
Quixeramobim	6.515	14.814	14.706
(São João do Príncipe) Tauá	7.560	14.036	-
Lavras	-	27.825	20.400
Crato			

Fonte: Cavalcante (1887), Pompeu (1889), Théberge (1861) e Brasil (1997).

Entre os anos 1864 e 1872, a vila da Telha apresentou aumento populacional superior a Icó e Fortaleza. Outros núcleos enfileirados ao rio Jaguaribe, como Saboeiro e Arneiros, próximos ao Quixelô, mantiveram índices irrisórios. Explica-se, também por isso, a centralidade de Telha ainda no século XIX. Almeida (2012) assegura que, até a seca de 1877, em períodos de crise, as migrações partiam de áreas rurais ou núcleos menores e esbarravam nos centros intermediários. Iguatu atraiu fluxos migratórios e concentrou população à frente dos demais centros urbanos do interior. Igualava-se aos mais populosos municípios da porção centro-sul do território, superando outros tantos, como Lavras, Arneiros e São Matheus (Tabela 4).

Tabela 4 – População por Freguesias entre 1863 e 1864

Municípios	Livres	Escravizados	Total
Fortaleza	32.512	2.861	35.373
Icó	11.504	1.951	13.455
Telha (Iguatu)	9.501	1.014	10.515
São Matheus (Jucás)	11.355	280	11.635
Saboeiro	4.875	638	5.513
Arneiros	5.840	1.386	7.226
Quixeramobim	13.153	1.661	14.814
Tauá	12.804	1.252	14.036
Lavras	27.100	725	27.825

Fonte: Pompeu (1889).

As oscilações demográficas, no final do século XIX, estavam imbricadas à alta cotação internacional do café e do algodão e à extinção do tráfico internacional de escravos – que impulsionou o tráfico no interior do Brasil – e ocasionaram investimentos de capitais internos no País (Reis Filho, 2015)⁷⁰. Esse quadro implicou

⁷⁰ No decorrer do século XIX, a Inglaterra constituiu, em termos de mercados consumidores, o grande comprador do algodão nacional. A França também esteve entre aqueles países de destino dessa exportação, pelo menos até os anos 1880, quando a produção nacional passou a destinar-se, preferencialmente, ao mercado interno (Monteiro, 2002 *apud* Andrade, 2019, p.136).

transformações socioespaciais no território cearense. Iguatu incrementou a atividade econômica da região do Quixelô, que impactou em notável adensamento populacional. Segundo Brasil (1997, p. 71), a cidade se destacava em “Produção, Indústria e Commercio”. Entre os anos 1881 e 1885, o município triplicou sua arrecadação, equiparou-se ao Icó e, dentre as cidades do interior, ficou atrás apenas de Quixadá, Sobral e Crato⁷¹ (Tabela 5).

Tabela 5 – “Secção de Arrecadação do Tesouro da Província do Ceará” entre os anos 1881 e 1885

Municípios	1881	1882	1883	1884	1885
Arneiros	-	356"410	789"417	-	1:163"774
Crato	11:009"341	10:658"302	13:156"966	16:435"024	13:754"443
Icó	6:247"850	5:511"735	8:509"600	7"685"095	7"827"422
Iguatu	2:865"667	2:813"779	4:387"340	5:287"779	6:282"565
Lavras	3:627"713	3:934"501	6:178"516	6:620"924	5:236"880
Quixadá	1:847"705	3:075"571	3:570"345	5:003"187	6:559"419
Quixeramobim	1:386"824	1:771"778	4:291"138	4:035"564	5:479"234
Sobral	13:314"577	14:164"599	18:450"821	21:735"605	22:984"347
Saboeiro	677"380	1:157"970	990"087	2:226"048	2:771"218
S. J. do Príncipe (Tauá)	1:653"105	1:369"241	2:310"406	1:410"406	2:540"776
São Matheus (Jucás)	1:925"065	2:466"678	2:945"360	3:392"172	3:493"696

Fonte: Arquivo Público do Estado do Ceará.

A produção agrícola, em todo o Ceará, era pouco mecanizada. Conforme Brasil (1997, p. 336-378), a mandioca era “demanchada em rodetes movidos a graça ou animal por meio de uma roda grande que se chama bolandeira”. A massa era “comprimida em pesada prensa de madeira”; e legumes eram “colhidos a mão, pilados a braço em pilões ou descaroçados”. A cana era “exprimida em moendas d’ferro ou de páu (pela máxima parte), movidas por animaes, e nenhuma machina especial se emprega no fabrico do assucar ou aguardente”. O café, “apanhado a mão, seco ao sol” era “despolpado em machinas chamadas ventiladores”; o algodão era “apanhado a mão, secco ao sol, e descaroçado em pequenas machinas (rodetes), movidas a braço ou a boi, depois ensacado e comprimido em uma prensa de madeira”.

A produtividade e a diversidade do Quixelô proporcionavam ao Iguatu acumulação de capital e aquisição de equipamentos maquinicos, dentre os quais estava gerador de energia a diesel, bolandeiras de algodão e engenhocas de cana-de-

⁷¹ Segundo relatório de Arrecadação do Tesouro da Província do Ceará, “esta estação fiscal [do Crato] é uma das mais importantes da província porque arrecada as rendas de uma soma ubérrima como já é o valle do Cariry dispondo de recursos materiais como nenhum outro tanto que se pretendeu ali uma nova província” (Arquivo Público do Estado do Ceará, 1885).

açúcar (Nogueira, 1985). Os maquinismos do município de Iguatu com engrenagem de madeira marcavam três vezes mais que os de Icó e dez que os de São Matheus (Nobre, 2001, p. 111) (Tabelas 6 e 7).

Tabela 6 – Bolandeiras de algodão, alambiques, açudes e casas no povoado em 1894

Municípios	Bolandeiras de Algodão	Alambiques	Açudes	Casas no Povoado
Icó	50	-	200	1.340
Iguatu	11	-	199	-
S. Matheus (Jucás)	1	-	200	200
Saboeiro	1	1	25	80
Arneiros	6	-	38	7
Lavras	8	1	60	170

Fonte: Biblioteca Nacional (Brasil, 1895, p. 288).

Tabela 7 – Estabelecimentos e instalações industriais em 1895

Municípios	Fábricas	vapor	tração animal	Eng. de madeira
Fortaleza	-	-	-	-
Icó	-	-	3	15
Iguatu	-	-	-	49
Jucás	-	-	-	5
Saboeiro	-	-	-	11
Arneiros				
Tauá	-	-	4	12
Lavras da Mangabeira	1	2	-	40

Fonte: Nobre (2001, p. 111).

Em Fortaleza, ao cabo dos oitocentos, uma classe senhorial investia na infraestruturação do transporte, em que interesses ideológicos associados a uma disputa política interna demonstravam intenções além do escoamento da produção (Alencar, 2019, p. 2129). As transformações na capital alcançavam os sertões e eram percebidas em Iguatu. Os indicadores demográficos, econômicos e tecnológicos acima esposados podem ser alguns dos indicativos.

2.5 A rede: por caminhos de barro, por caminhos de ferro

Os territórios alcançados pela expansão do capital estabeleceram um modelo de rede urbana “dendrítica”, em que uma cidade estratégica, localizada junto

ao mar, é o ponto inicial de penetração no território (Corrêa, 1989). Esse núcleo urbano, dito “cidade primaz”, concentra as principais funções econômicas e políticas da hinterlândia. Nesse sentido, consideramos que a transformação de Fortaleza na cidade primaz da rede urbana, a partir de meados dos oitocentos, pôs em evidência a Ribeira do Quixelô, área produtiva da hinterlândia, inicialmente subordinada ao Icó.

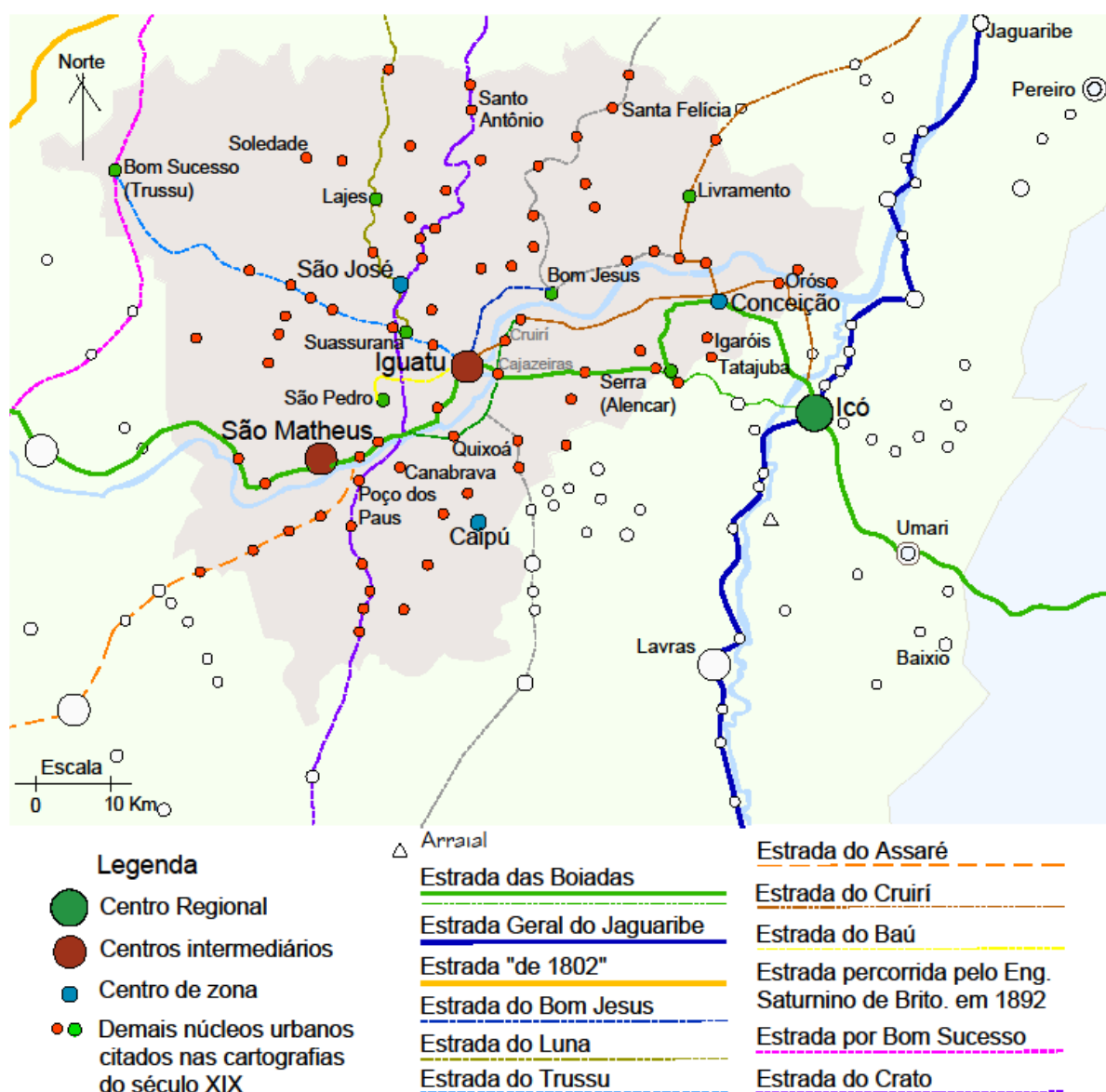
A Ribeira do Quixelô, de acordo com as cartografias elaboradas a partir da segunda metade dos oitocentos, apontava diversos centros urbanos e uma urdida malha viária. Os fluxos não somente seguiam o leito do rio Jaguaribe como também atravessavam o vale. De forma que, no final do século XIX, cruzando a ribeira do Jaguaribe e trilhando a Estrada do Crato, o engenheiro Saturnino de Brito alcançou a região do Cariri. Empreitada que provavelmente se deu pelo distrito de Riacho Verde, em Várzea Alegre, onde a expedição trocou de bacia hídrica após vencer a serra do Rubão.

O núcleo de Telha, ao cabo dos oitocentos, equiparava-se hierarquicamente a São Matheus. Esta cidade, embora servida por três importantes rios (leia-se também estradas) – Jaguaribe, Bastiões e Cariús – era encravada em terrenos montanhosos, relativamente distante do Icó, Cariri e Inhamuns. A cidade da Telha, diferentemente, conforme expusemos, estava em posição geográfica central na ribeira e tanto concentrava a produção das áreas rurais como distribuía bens e serviços em maior alcance na hinterlândia (Figura 33).

A vila da Telha não se mostrava isolada dos circuitos econômicos e tampouco era retaguarda agrária e pastoril de Icó. A estrada Tauá-Fortaleza (“Estrada de 1802”) e a “Estrada do Crato”⁷² eram indícios de sua ligação com as bacias do rio Salgado e Banabuiú, rotas que corriam a despeito do Icó e que, aos poucos, em determinados trechos, dividiam o protagonismo com a Estrada do Jaguaribe. Desse modo, ocorreu crescente autonomia da vila da Telha em relação ao Icó, culminando em sua emancipação política, em 1874.

⁷² Os mapas referentes à construção do Açude de Poço dos Paus trazem a indicação de “Estrada do Crato”. Cavalcanti, em 1888, informou que Iguatu se distanciava da “cidade do Icó 60 quilômetros; do Crato 90; da capital 480 pelos caminhos usuais” (Cavalcanti, 1888, p.197). A conexão com o Crato, neste caso, não se dava por Icó, mas pelas margens do rio Cariús, a Estrada do Crato⁷², conforme os exercícios cartográficos revelaram.

Figura 33 – Rede urbana Quixelô e sistema viário antes da ferroviarização

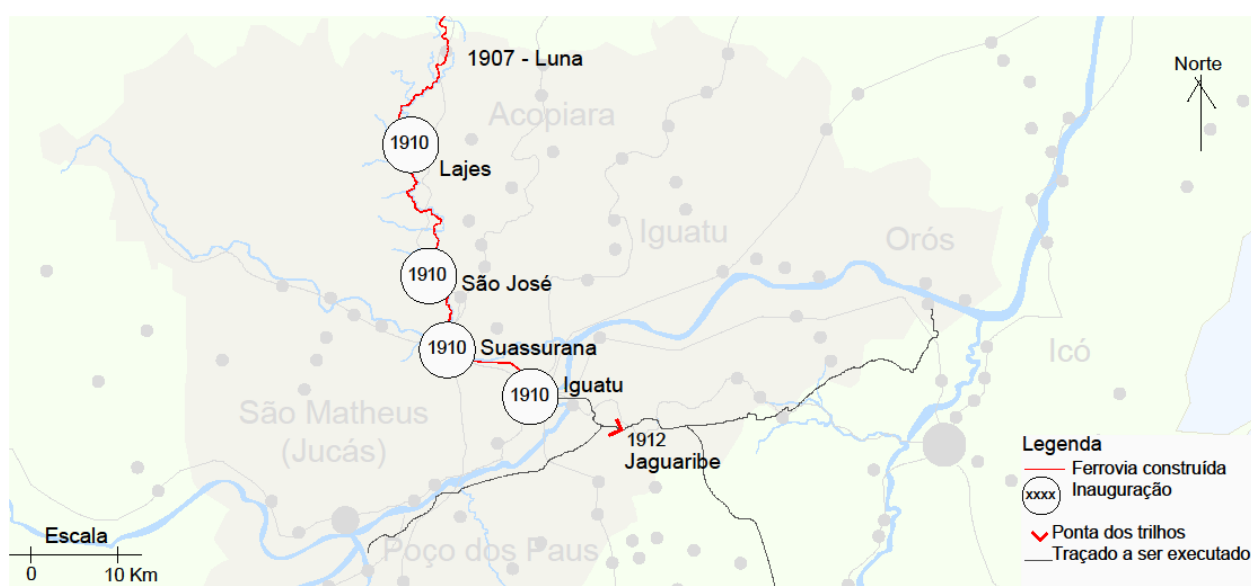


Fonte: Elaborada pelo autor.

Ao término da centúria, a cidade de Iguatu concentrava o comércio, encilhava áreas de produção agropecuária e extrativistas e se conectava com o território por uma densa malha viária. Eram as estradas do Trussu (que alcançava os Inhamuns), Bom Jesus (Santa Felícia), Cruirí (em direção ao Aracati), Icó, Baú e São Matheus. Alinhava-se geograficamente com Fortaleza, a capital da Província, que se consolidava enquanto a cidade primaz da rede urbana no território cearense. Anunciava-se um binômio Fortaleza-Iguatu, à maneira do até então setecentista “Aracati-Icó”.

No primeiro decênio do século XX, devido ao sítio, à posição geográfica⁷³ e às funções que desempenhava na rede urbana, a cidade de Iguatu foi servida pelo prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB). A ponta dos trilhos acedeu à região de Quixelô pela serra do Luna, ao norte da ribeira, àquela época pertencente ao município de Iguatu⁷⁴. Foram inauguradas, em 1910, as estações de Lajes (Afonso Pena – Acopiara), São José de Quincoê, Suassurana e Iguatu (Lima, 2007) (Figura 34).

Figura 34 – A ferrovia em Iguatu na década 1910



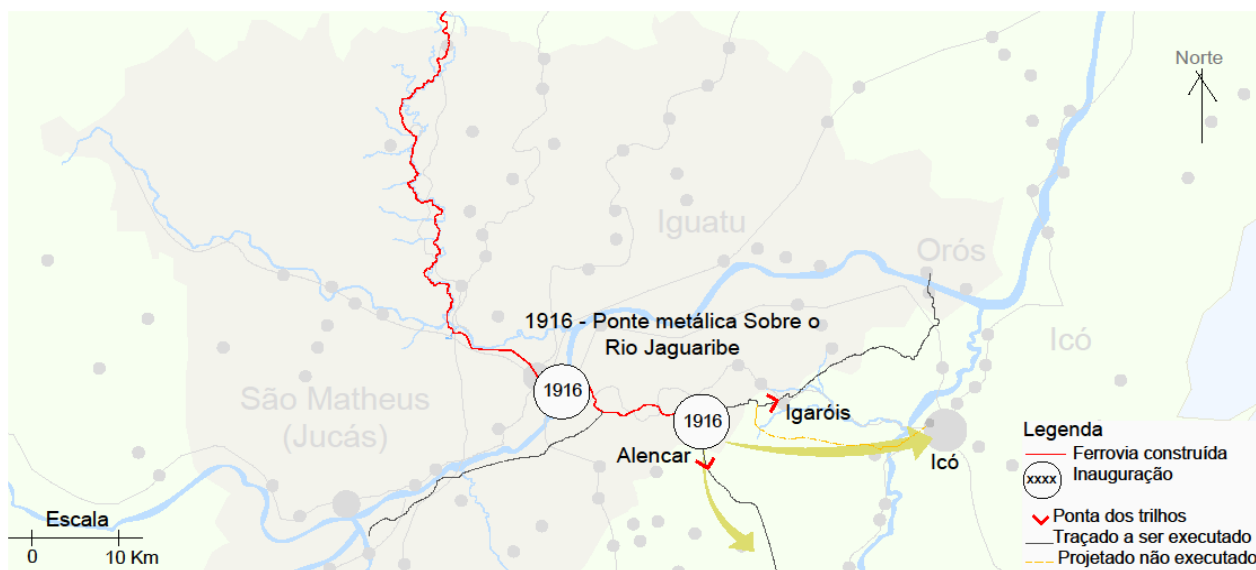
Fonte: Elaborada pelo autor a partir da RVC (1927).

A Ponte Metálica sobre o rio Jaguaribe foi concluída em 1916, e, no mesmo ano, foi inaugurada a estação de (José de) Alencar em situação estratégica, por onde a linha férrea tomava sentido do Icó, à esquerda, e do Cariri, à direita (Figura 35).

⁷³ Nestor Goulart Reis Filho (1968, p. 122) assegura que a situação de uma aglomeração determina as possibilidades de estabelecer relações e, assim, funções no conjunto da rede urbana e no processo de urbanização. Corrêa (1989), por sua vez, destaca a periodização da rede urbana, quando um núcleo poderá ser relevante em uma temporalidade e tornar-se obsoleto em um dado período.

⁷⁴ A linha férrea seguiu o curso do rio Quincoê por toda sua extensão, atravessando os domínios do atual município de Acopiara pelos povoados de Lajes, Cachoeira (Caixa) e São José, até alcançar o rio Trussu, na localidade de Suassurana, em Iguatu. Até então, o traçado alinhava-se no sentido norte-sul, que predominava desde a capital Fortaleza. Deixando o núcleo de Suassurana, a linha férrea inclinou-se de noroeste a sudeste em desenho diagonal, entre os rios Jaguaribe e Trussu, e com rumo à cidade de Iguatu.

Figura 35 – A ferrovia em Iguatu, em 1916



Fonte: Elaborada pelo autor a partir da RVC (1927).

Foram inaugurados, em 1922, ramais ferroviários com vistas à açudagem em Poço dos Paus (Cariús), em São Matheus (Jucás), e Orós, em Icó. O aporte requereu a construção da estação de Jaguaribe e um entroncamento na estação José de Alencar. Além das estações intermediárias nos ramais (Igarói e Maurícia)⁷⁵, a via permanente da RVC recebeu a parada do Luna – “estação” Engenheiro Veras – no topo da serra homônima, atual município de Acopiara, em 1922, e a parada da Varzinha, em 1925, entre Suassurana e a cidade de Iguatu. O Sítio acusava destacada produção algodoeira (Figura 36).

Em 1932, foram construídos o Açude de Lima Campos, em Icó, e o Campo de Concentração, em Cariús; em 1933, os campos de irrigação em Iguatu; e, em 1937, o túnel Orós-Lima Campos, na localidade Guassussê. Com exceção deste último, que sediou acampamento de obras e pátio ferroviário, a linha férrea não teve aderência aos centros de ocupação. Diversamente, havia a intenção de não estender a ponta dos trilhos às aglomerações (Figura 37).

O sistema ferroviário, portanto, entre os anos 1909 e 1939, incrementou o transporte e as comunicações, viabilizando o comércio, a indústria, as tomadas de decisões do Estado e as obras infraestruturais, sobretudo aquelas viárias e de combate às secas. Iguatu era a cidade estratégica que articulava os demais centros

⁷⁵ A estação de Maurícia estava construída em 1925; a estação de Igarói foi inaugurada em 1922. Pertencem, atualmente, respectivamente, aos municípios de Cariús e Orós.

da Ribeira do Quixelô, tendo sido a ferrovia determinante para a centralidade da cidade na porção centro-sul do Estado.

Figura 36 – A ferrovia em Iguatu na década 1920



Fonte: Elaborada pelo autor a partir da RVC (1927).

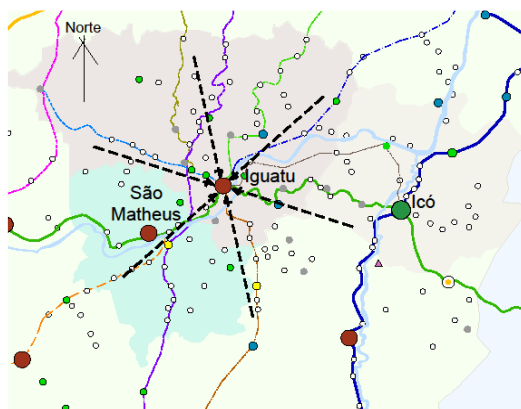
Figura 37 – Ribeira do Quixelô e a ferrovia na década 1930



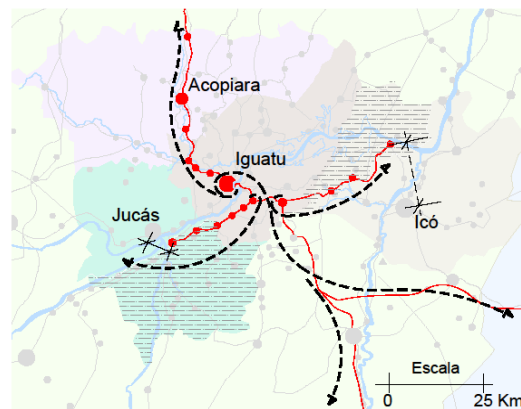
Fonte: Elaborada pelo autor a partir da RVC (1927).

Figura 38 – Ribeira do Quixelô: a centralidade de Iguatu nos séculos XIX e XX e a rede ferroviária entre 1909 e 1939

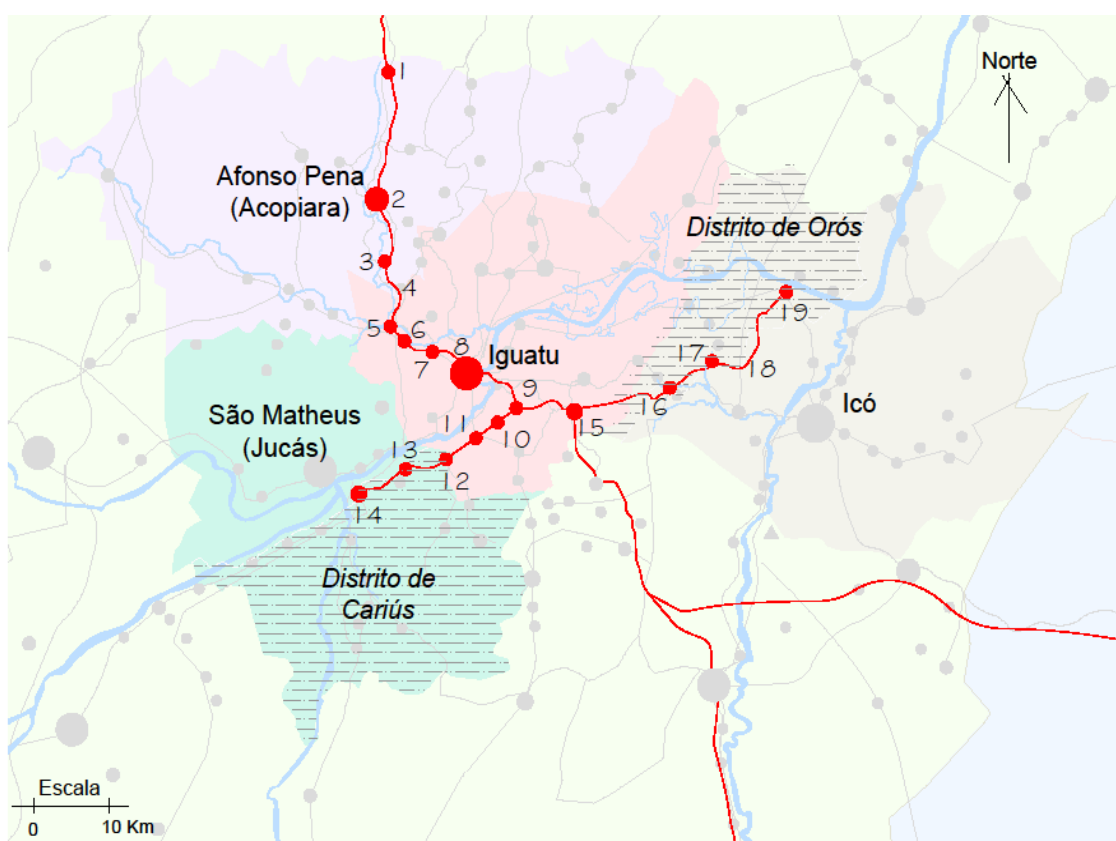
Mapa 1 – A centralidade de Iguatu e os municípios de São Matheus (Jucás) e Orós antes da instalação da ferrovia



Mapa 2 – Iguatu enquanto rótula, emancipação de Afonso Pena (Acopiara) e territorialização dos distritos de Orós e Cariús



Mapa 3 – Os centros ferroviários da rede urbana em 1939



Legenda

Distritos que se emanciparam nos anos 1950

— Ferrovia

1- Luna

2- Afonso Pena

3- São José

4- São José

5- Suassurana

6- Pedreira

7- Varzinha

8- Iguatu

9- Jaguaribe

10- Gadelha

11- Quixoá

12- Maurícia

13- Canabrava

14- Cariús

15- Alencar

16- Igaróis

17- Guassussê

18- Rochedo

19- Orós

Fonte: Elaborada pelo autor a partir da RVC (1927).

A expansão da rede e o revigoramento urbano no Quixelô, com a consolidação de Iguatu como relevante centro urbano, ocasionaram impactos no desenho dos centros ferroviarizados de um modo geral e em particular no espaço intraurbano de Iguatu, que serão tratados adiante, respectivamente, no terceiro e no quarto capítulo (Figura 38).



Vestígios da Estação de Jaguaribe, em Iguatu.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

3 PARADAS, ESTAÇÕES, PONTES, NÚCLEOS URBANOS

Os patrões mais abastados chegam a tomar o trem em uma das estações de Suaçurana, São José, Afonso Pena, Varzinha ou Iguatu e irem distantes até cem quilômetros a procura de homem para catar algodão ou trabalhar na moagem (Monteiro, 1992, p. 76).

Amassando o chapéu com os dedos nervoso, Climério esperava que o trem partisse. O vagão de segunda classe estava repleto [...] Climério encolheu-se em seu canto e ficou olhando o movimento da estação. Viera do Crato a pés tomar o trem em Poço dos Paus. Ali na Ingazeiras todo mundo falava na fartura do açude (Martins 1999, p. 19).

No sertão nunca se vira cidade tão bonita. Quarteirões inteiros só de chalés. Muitas casas tinham telefone, sentinela inglesa, água encanada. As ruas viviam cheias de gente, cassacos aventureiros, negociantes, doutores. Barracas, no largo onde se erigiu a igreja, expunham fazendas, brinquedos e cachaça [...] Depois esqueciam a fome e era só na cerveja espumante, gelada, porque os ingleses montaram também uma fábrica de gelo. Parecia uma capital uma terra de promessa, contrastando com o deserto que a seca fizera dois anos antes nos outros pontos do Estado (Martins, 1999, p. 24).

Neste capítulo, pensando com os olhos⁷⁶, investigaremos os núcleos urbanos da Ribeira do Quixelô servidos pelo prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB), entre os anos 1909 e 1939, e as obras-de-arte remanescentes.

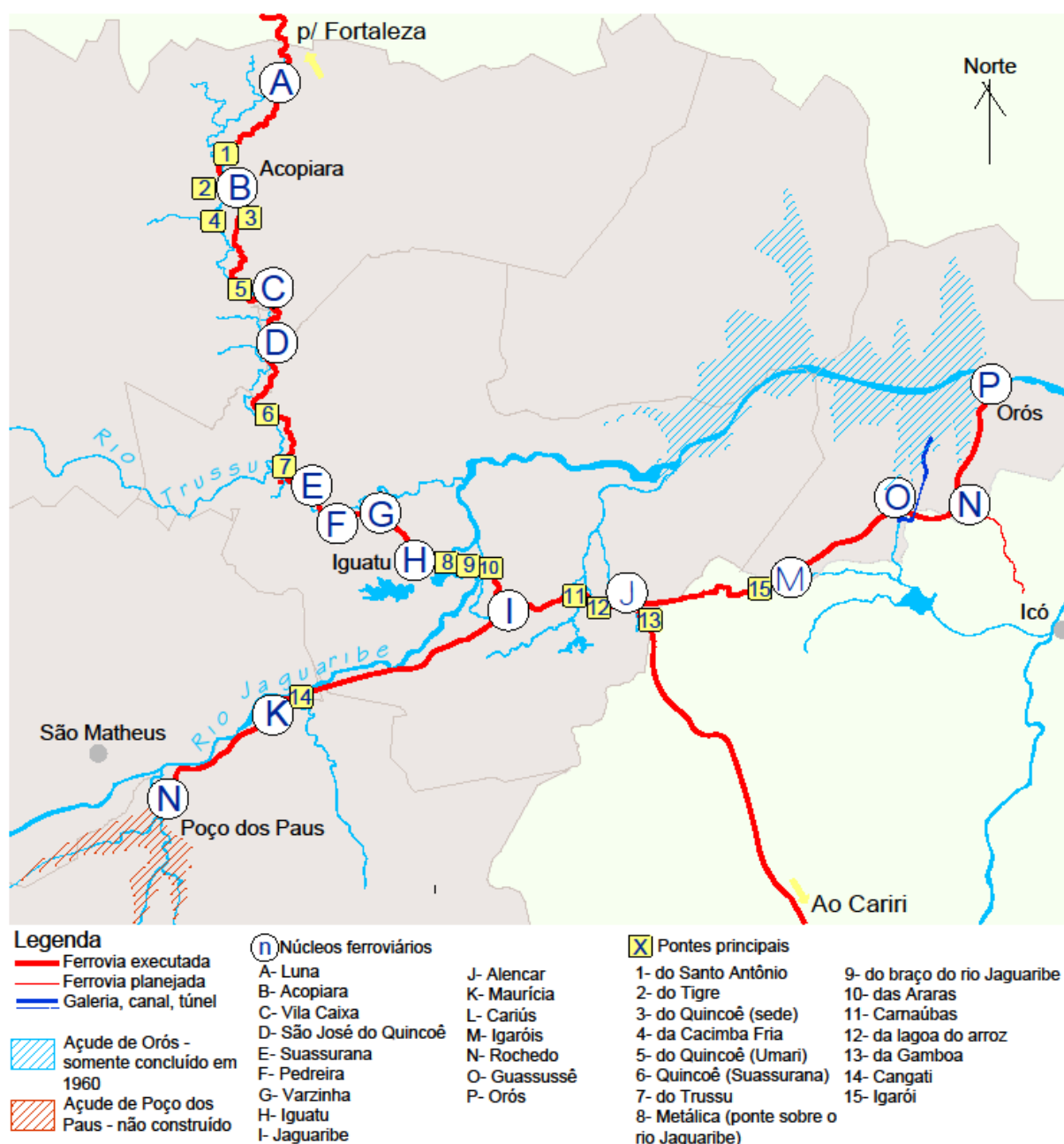
Percorreremos os núcleos urbanos no sentido de que foi implantada a linha férrea. Ou seja, partindo de Fortaleza, margeando os trilhos, alcançaremos o pátio ferroviário de Ibicuã, antes nominado Miguel Calmon, em Piquet Carneiro, e subiremos a serra do Luna. A partir dali, acessaremos a Ribeira do Quixelô pelo Norte, atualmente o município de Acopiara. A região pertencia ao Iguatu quando se iniciou a ferroviarização.

O percurso será tratado com levantamento fotográfico, fontes primárias e com exercícios cartográficos cujos desenhos procuraremos manter a orientação (com o “Norte” apontando para cima), com exceção do primeiro núcleo urbano, o povoado do Luna, devido à linearidade do sítio.

A linha férrea interligou as seguintes localidades nos atuais municípios de Acopiara, Iguatu, Cariús e Orós: Luna, Acopiara, Vila Caixa, São José, Suassurana, Varzinha, Iguatu, Jaguaribe, Gadelha, Quixoá, Maurícia, Canabrava, Cariús, Alencar, Igarói, Guassussê, Rochedo e Orós (Figura 39).

⁷⁶ Ver Damián Bayón, nota 25.

Figura 39 – Núcleos urbanos e pontes ferroviárias da Ribeira do Quixelô



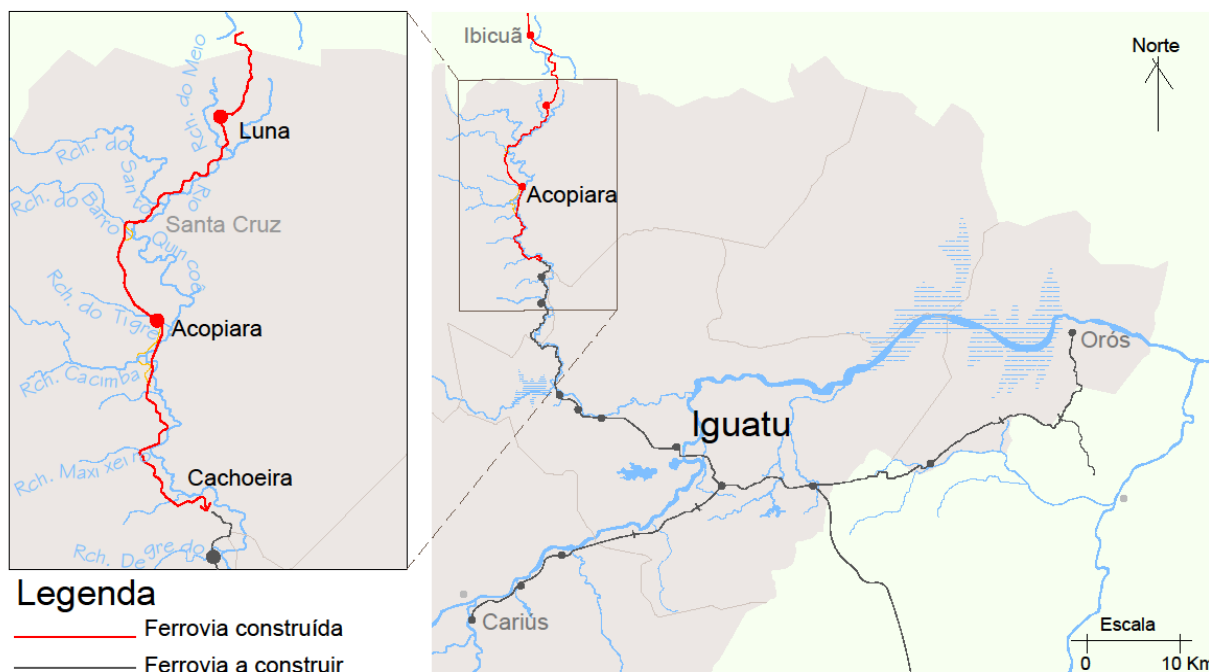
Fonte: Elaborada pelo autor a partir de RVC (1940).

3.1 Município de Acopiara, o norte da Ribeira

A Estrada de Ferro de Baturité (EFB), em 1908, estava em operação até o quilômetro 337,220, a Estação Miguel Calmon (Ibicuã), no atual município de Piquet Carneiro (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1909; Rede de Viação Cearense, 1941). Tratava-se da última estação antes de adentrar a Ribeira do Quixelô. A partir daquele ponto, a linha férrea subiu a serra do Luna e emendou descida por longo

espigão, entre o rio Quincoê e o riacho do Luna (ora denominado “do Meio”), servindo ao atual município de Acopiara (Figura 40).

Figura 40 – Traçado da ferrovia na serra do Luna, em 1909



Fonte: Elaborada pelo autor.

O relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP) de 1909 assegura que os trilhos não só chegavam a Lajes, “27.069 quilômetros” à frente de Miguel Calmon (Ibicuã), como também “avançavam dali em diante 12.000 km”. A ponta dos trilhos, portanto, já estava entre Lajes e a localidade de Cachoeira, em 1909, que não chegou a constituir-se parada de trem.

3.1.1 O povoado de Luna

A serra do Luna situa-se na região norte de Acopiara, sendo a divisa de águas entre as bacias dos rios Banabuiú e Jaguaribe. Dada a condição topográfica, que apresenta inclinação relativamente suave, a serra tornou-se ponto obrigatório de passagem⁷⁷ da Estrada de Ferro de Baturité (EFB), onde ocorreu a intersecção da ferrovia com a Ribeira do Quixelô, entre os anos 1907 e 1909.

⁷⁷ Ponto obrigatório de passagem, segundo *Glossário de Termos Ferroviários* do DNIT (2016), são as gargantas, locais de travessia de curso d'água em que a estrada deve passar por imposição da topografia do terreno.

Com vistas à travessia da serra, o relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP) assegura que “durante o anno [1908] foi executada a completa preparação do leito da estrada na extensão de 26^k,560^m,0 (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1909, p. 88). Os serviços que medem a operosidade da travessia estão esposados no Quadro 3.

Quadro 3 – Serviços na serra do Luna em 1908

<i>Trabalhos Preparatórios</i>	
Roçado em capoeira	230.115,45 m ²
Roçado em capoeira de machado	96.750,64 m ²
Destocamento	3.110,95 m ²
<i>Trabalhos de escavação</i>	
Em cortes, empréstimos, valas etc.:	
Em terra	163.089,923 m ³
Em piçarra	17.506,377 m ³
Em pedra solta	16.719,941 m ³
Em rocha	17.094,347 m ³
Em cavas de fundação	
Em terra	2.215,747 m ³
Em terra com escoramento	59,400 m ³
Em terra com “exgotamento”	113,400 m ³

Fonte: MVOP (1909, p. 88).

O pátio de Luna situa-se na altitude 366,96, no quilômetro 346,136 da linha férrea, sendo o ponto ferroviário de maior altimetria da EFB (Rede de Viação Cearense, 1941). A parada⁷⁸ de Luna e a residência do agente somente foram construídas em 1922. A “Estação Engenheiro Veras”, conforme foi nominada a parada posteriormente, resumia-se a embarque e desembarque de passageiros (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2008). O edifício apresentava plataforma e planta retangular. A cobertura era em duas águas, com telha de barro aparente, que se prolongava nas duas fachadas, apoiada por mão-francesa em madeira.

Os edifícios ferroviários, a capela do povoado e algumas residências remanescentes do período de ferroviarização integram o acervo patrimonial de maior significação cultural. Não obstante, os edifícios da RVC foram demolidos (Figura 41 42).

⁷⁸ Parada “é um local da linha cujas instalações atendem ao embarque e desembarque de passageiros e de pequenas expedições, desprovidas porém de pessoal para atendimento ao público” (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2016).

Figura 41 – Ferrovia e o tecido urbano de Luna



Fonte: Elaborada pelo autor com base no *Google Earth*.

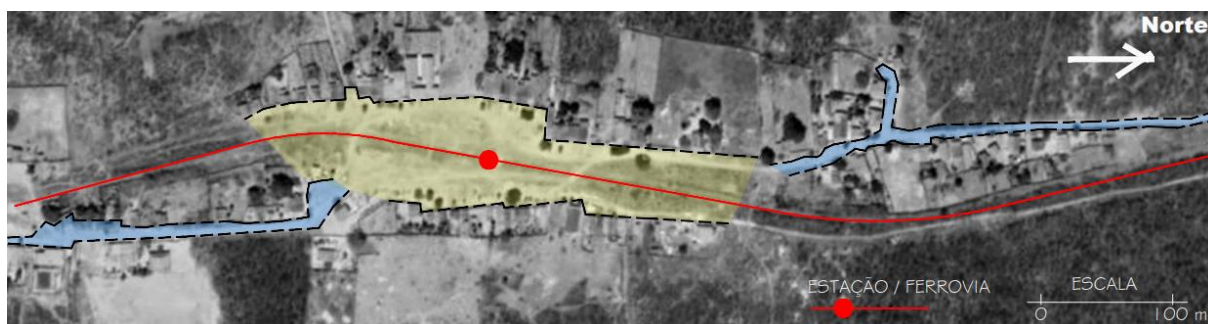
Figura 42 – “Estação” Engenheiro Veras (demolida) e capela do povoado



Fonte: Giesbrecht (2011) e arquivo pessoal do autor de 2023.

O único logradouro, que é a “rua do Trilho”, é sem pavimentação. A via se divide em três porções com duas escalas distintas: a primeira escala, nas extremidades de entrada e na saída do povoado, equivale à largura da estrada-de-chão que margeia os trilhos, a “Estrada do Luna”. A segunda escala, no centro da vila, delineou-se às demandas exigidas pela RVC para funcionamento do pátio ferroviário. A esplanada, o largo da capela e os terreiros das residências se interligam à estrada-de-chão qual um extenso rossio (Figura 43).

Figura 43 – Escalas distintas relacionadas à rodagem e à linha férrea



Fonte: Elaborada pelo autor com base no *Google Earth*.

O uso residencial e as práticas rurais predominam na vila. As casas, ora conjugadas, ora dispersas, em sua maioria voltadas para nascente, acompanham o traçado linear e sinuoso do núcleo. A capela do povoado, acerca do pátio ferroviário, foi implantada ladeada e ligeiramente oblíqua à estrada-de-chão, desenho que se repete em diversas localidades rurais da região centro-sul. Em 2008, o inventário de varredura do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) classificou Luna como “pouco adensada” (Figura 44).

Figura 44 – Capela, trilho e pátio ferroviário



Fonte: IPHAN (2008).

Quatro conjuntos edilícios destacam-se das demais residências pela implantação, tipologia, linguagem e ancianidade, que atribuem significação cultural (Figura 45). Situam-se nas proximidades do pátio ferroviário, a porção de maior altimetria do povoado, em sítio relativamente plano. Os edifícios estão alinhados e conjugados com cobertas de telha de barro em duas águas, cumeeira perpendicular

ao alinhamento frontal, cujas inclinações e pés-direitos são avantajados, e as platibandas escondem calhas com buzínates. Foram construídos sobre embasamento em alvenaria, alguns formando passeio. Em sua maioria, as fenestrações são emolduradas, carregam ornatos próprios do ecletismo e sutis linhas *art déco* em tijolo e reboco (Figuras 45, 46 e 47).

Figura 45 – Arquitetura antiga do Luna



Fonte: IPHAN (2008).

Figura 46 – Casario antigo com elementos *art déco*





Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2022.

Figura 47 – Arquitetura antiga e alpendre



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2023.

Os demais edifícios da vila são modestos e contemporâneos, ocorrendo casas de taipa nas duas extremidades do núcleo. Os prédios estão desalinhados e

enfileirados menos pela linha férrea e mais pela rodagem. Os fundos das residências são quintais com atividade domiciliar elementar e por vezes se ligam aos roçados. Os limites entre as propriedades privadas e o espaço público, em sua maioria, são cercas comuns ou de faxina⁷⁹ (Figuras 48 e 49).

Figura 48 – Arquitetura antiga e cerca de faxina



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2022.

⁷⁹ Cerca de pau-a-pique, de “faxina” ou “rodapé”.

Figura 49 – Vila Luna e o predomínio da paisagem rural

Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



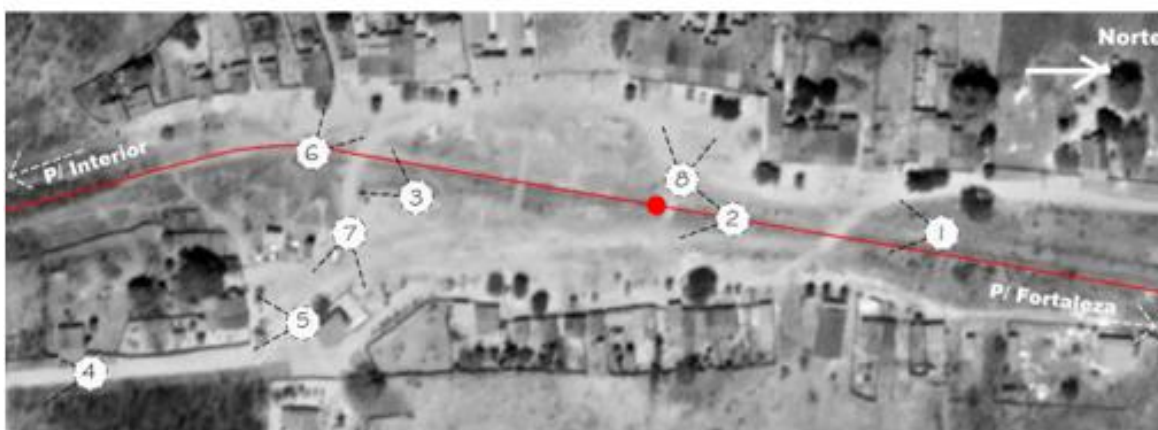
Foto 6



Foto 7



Foto 8



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

3.1.2 *Entre Luna e a cidade de Acopiara: vestígios das pontes em madeira*

Na linha férrea, em 1924, no trecho entre Senador Pompeu e Iguatu, foram projetadas quatro variantes⁸⁰

a fim de facilitar os serviços de construção de um pontilhão de 5,0 m de vão livre no km. 252 [, de duas] pontes de 30,0 sobre o riacho 'S. Gonçalo' e 'Quincoê' e de [uma ponte de] 20,0 m, sobre o riacho 'Barro', situadas, respectivamente, nos quilômetros 329, 354 e 358 (Rede de Viação Cearense, 1924, p. 99).

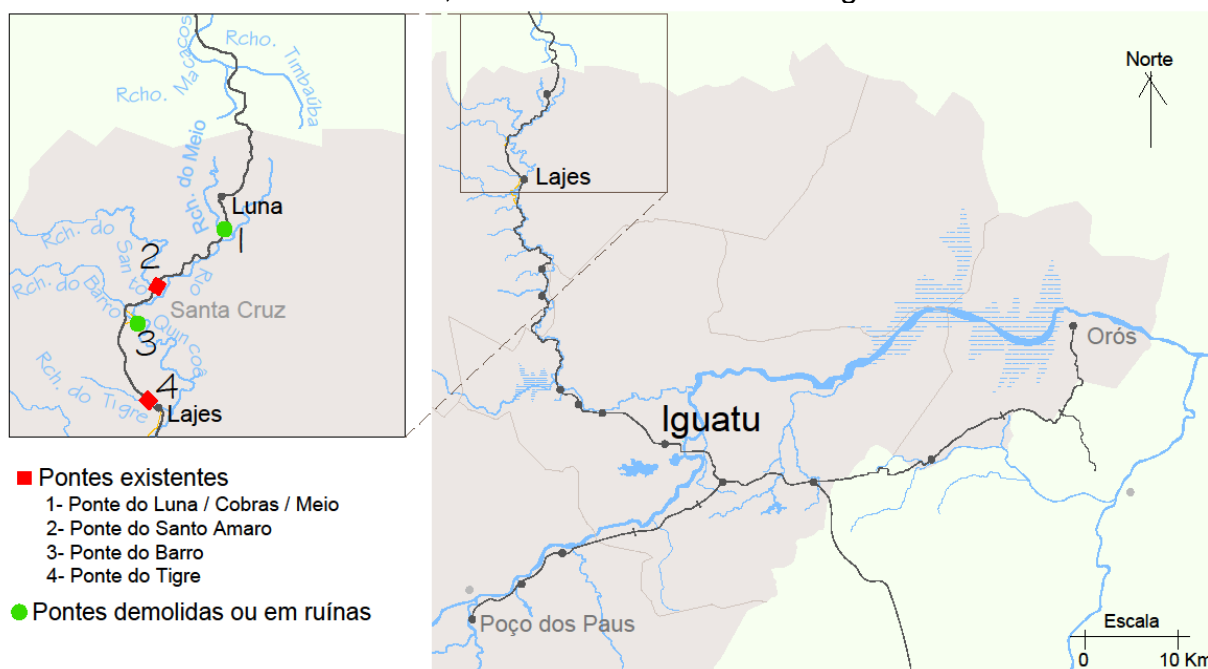
O documento da RVC assegura que “essas obras destinam-se a substituir as [pontes] existentes no aludido trecho [em operação] desde 1910, quando foram construídas em caracter provisório, sobre cavaletes de madeira” (Rede de Viação Cearense, 1924, p. 99). Importa mencionar que o uso da madeira no trecho entre a serra do Luna e Lajes era facilitado uma vez que a região ladeava área de vegetação ligeiramente mais densa, classificada como Floresta Caducifolia Espinhosa, a Caatinga Arbórea (Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará, 2009).

Para a execução de pontes de madeira, que, apesar de “em caráter provisório”, funcionaram mais de dez anos, o relatório RVC informou que foram construídos dois galpões para abrigo do pessoal e materiais de obras (Rede de Viação Cearense, 1924, p. 99). Não identificamos vestígios dessas instalações.

No trecho em questão, foram erguidas pontes sobre os seguintes riachos: Santo Antônio, Tigre, Luna e Barro. As duas últimas não mais existentes. Identificamos apenas as ruínas da ponte sobre o riacho do Barro, em trecho que foi extinto em intervenções que ajustaram o percurso ferroviário. O local é de difícil acesso (Figura 50).

⁸⁰ Variante é, segundo o *Glossário de Termos Ferroviários*, uma “alteração apreciável introduzida no traçado existente ou projetado”, ou ainda “trecho de linha construído posteriormente, para encurtamento, retificação, melhoria de condições técnicas (rampas, curvas etc.), ou desafogo de parte do traçado. Destaca-se em certo ponto da linha primitiva, para retomá-la mais adiante. Há variantes que são construídas apenas em caráter provisório” (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2016).

Figura 50 – Pontes entre Luna e Lajes sobre os riachos do Luna (do Meio), do Santo Antônio, no sítio Santa Cruz e do Tigre



Fonte: Elaborada pelo autor.

Dentre as pontes metálicas remanescentes, as pontes do riacho do Santo Antônio, no Sítio Santa Cruz⁸¹, e do riacho do “Tigre”, na atual cidade de Acopiara são monumentais. A ponte sobre o riacho Santo Antônio é metálica mista e em dois vãos. O primeiro vão construído em varanda treliçada e o segundo, com viga de alma cheia. Apresenta comprimento total 29,60m, com contrafortes e apoio central em alvenaria ciclópica (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2008). Ao lado da ponte principal, vestígios de alvenarias indicam o alinhamento e a cota altimétrica do traçado “provisório” que era emendado por ponte de madeira em nível inferior à altimetria da ponte definitiva. Segundo IPHAN, em 2008, a ponte preservava o desenho original e era regular o estado de conservação. Em obsolescência, ocorre uso rodoviário extemporâneo sob a estrutura, quando as demandas fluviais permitem (Figura 51).

⁸¹ É possível que esse riacho tenha sido tratado por “Barro” e a localidade, “Malhada” nos relatórios da RVC. As denominações “Santo Amaro” e “Baixio da Roça” são encontradas no Inventário de Varredura do IPHAN (2008).

Figura 51 – Ponte mista e vestígios da base da ponte provisória sobre o riacho Santo Antônio, no sítio Santa Cruz



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Em relação as ações na serra do Luna, ao cabo da primeira década dos novecentos, o relatório MVOP de 1909 fez referência à produção de gabinete. Entre as atividades técnicas de desenho, estavam “diversos projectos de pontes, boeiros, traçados de linha e outros trabalhos”, dentre os quais “1 ponte de madeira 30 m, 0, sobre o riacho Quincoê; 1 ponte de madeira de 18 m, sobre o riacho do Barro; 1 ponte de madeira de 6 m sobre o riacho do meio; 1 ponte de 10 m, de alvenaria e viga metálica sobre o riacho do tigre; 1 projeto de uma caixa d’água e respectivo embasamento para a estação “Afonso Pena” (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1909, p. 89).

Constaram nos escritos do MVOP (1909) que “as mais importantes obras construídas [nas imediações da serra do Luna] foram as pontes de madeira sobre os riachos do Quincoê, Barra e Macacos, sendo a primeira de 30 metros e as duas últimas de 18 cada uma”; além dessas, uma ponte de viga metálica sobre o riacho do Luna e outra de madeira, de seis metros de vão, sobre o riacho do Meio” (Figura 59). O documento do MVOP também informava que, em 1909, “sobre o riacho do tigre ficou em adiantado estado a construção uma ponte de viga metálica, de 10 metros de vão” (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1909, p. 88).

Após percorrermos o leito férreo pela descida da serra do Luna e identificarmos as pontes e seus vestígios, entramos na cidade de Acopiara, onde se situa a ponte sobre o riacho do Tigre. O vão sobre o córrego é de dez metros com viga simples (de alma cheia). Constatamos que a ponte foi recondicionada, preenchida em concreto e, atualmente, dá passagem a pedestres e pequenos veículos. É uma das poucas ligações entre a zona central da cidade e os bairros meridionais, onde se localizam, além de áreas residenciais, o pátio da estação e galpões industriais (Figura 52).

Figura 52 – Ponte sobre o riacho do Tigre na cidade de Acopiara



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

3.1.3 A cidade de Acopiara (Lajes)

A cidade de Acopiara originou-se a partir do povoado de Lajes, situado na confluência do riacho do Tigre com o rio Quincoê, em sesmaria cuja data ocorreu em 1719 (Macêdo, 2003)⁸². Entretanto, foi somente inaugurada a capela do núcleo em 1908⁸³, no período em que se deram as obras da Estrada de Ferro de Baturité. As primeiras construções maquinicas foram a residência do agente ferroviário e a

⁸² Lajes foi elevada à vila pela Lei nº 1.875, de 28 de setembro de 1921, e pelo Decreto nº 1.156 de 1923, passou à denominação Afonso Pena. O Decreto nº 1.114 de 1943 alterou o nome para Acopiara (Macedo 2003). O *Dicionário Geográfico Histórico do Ceará* (1939, p. 15), todavia, assegura que Acopiara “foi vila em 1906, passando a município em 1923”, tendo como sua principal fonte de renda o algodão. Pelo Decreto nº 1.156, de 4 de dezembro de 1933, passou a ter a denominação Afonso Pena. (Macedo, 2003). Acopiara é cercada em sua porção oeste pela Floresta Caducifolia Espinhosa (Caatinga Arbórea) e pelo maciço central (Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará, 2020). Caracteriza-se pela concentração de serrotes, barragens e pequenos baixios propícios às atividades agrárias.

⁸³ Foi demolida em 1936 para a construção da Igreja matriz (Macedo, 2003).

estação de trem⁸⁴, que, já naquele tempo, era nominada “Affonso Penna” nos relatórios do MVOP (1909, p. 88).

A linha férrea passou a 650m da capela (em construção), portanto distante do povoado. Correu à cota altimétrica 291m, bem abaixo da área em que se situava o núcleo urbano, que, àquela época, estava contido na altimetria 310m (Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, 1964). O pátio da ferrovia foi instalado após o riacho do Tigre (Figuras 53 e 54).

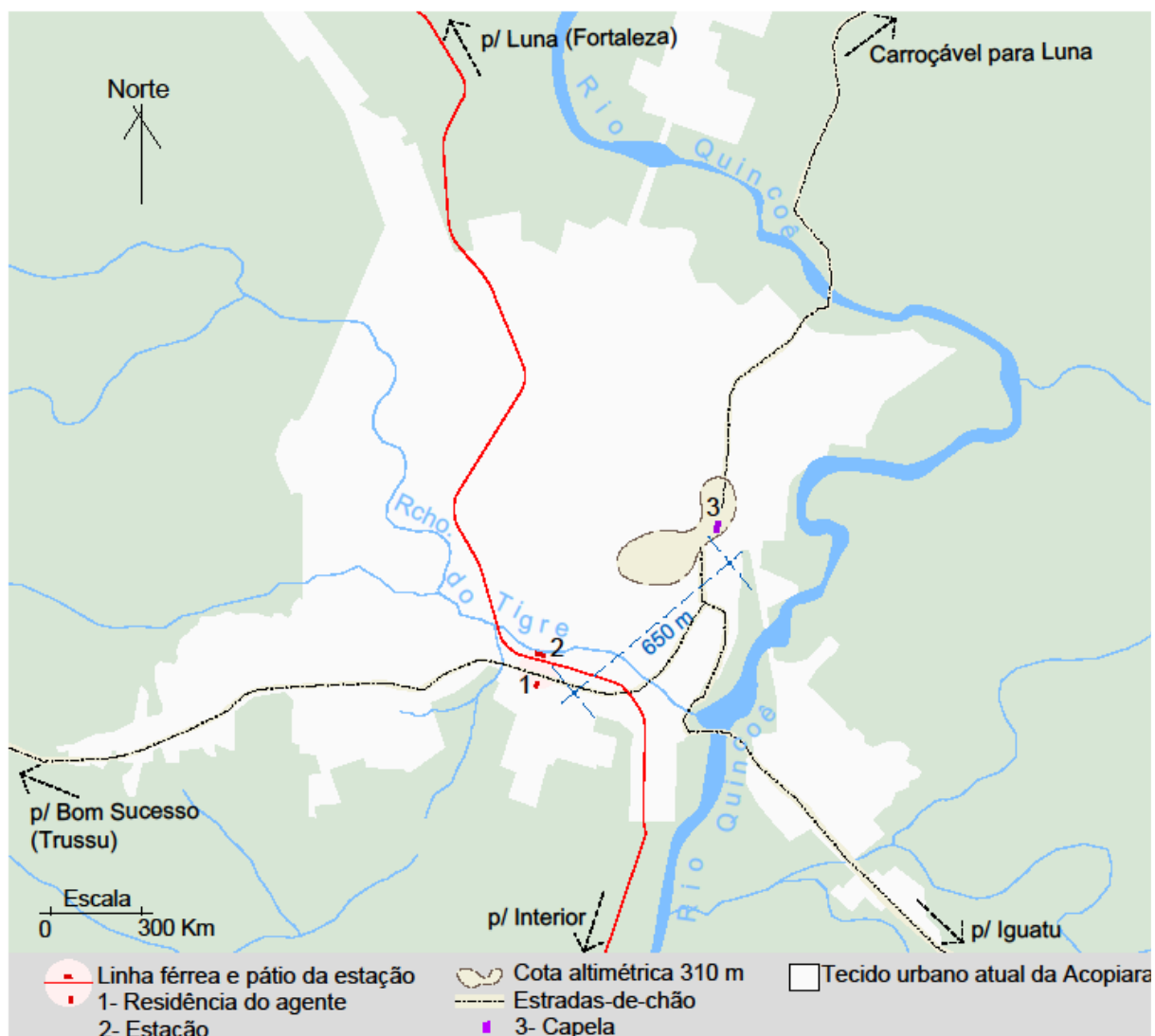
Figura 53 – Casa do agente, estação e o vale do riacho do Tigre separando a área ferroviária da cidade



Fonte: *Google Earth*.

⁸⁴ Os custos de construção da estação e residência do agente foram “17:000\$000” (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1909, p. 88). A inauguração ocorreu somente em 10 de julho de 1910 (Rede de Viação Cearense, 1916).

Figura 54 – Instalação do pátio ferroviário de Lajes



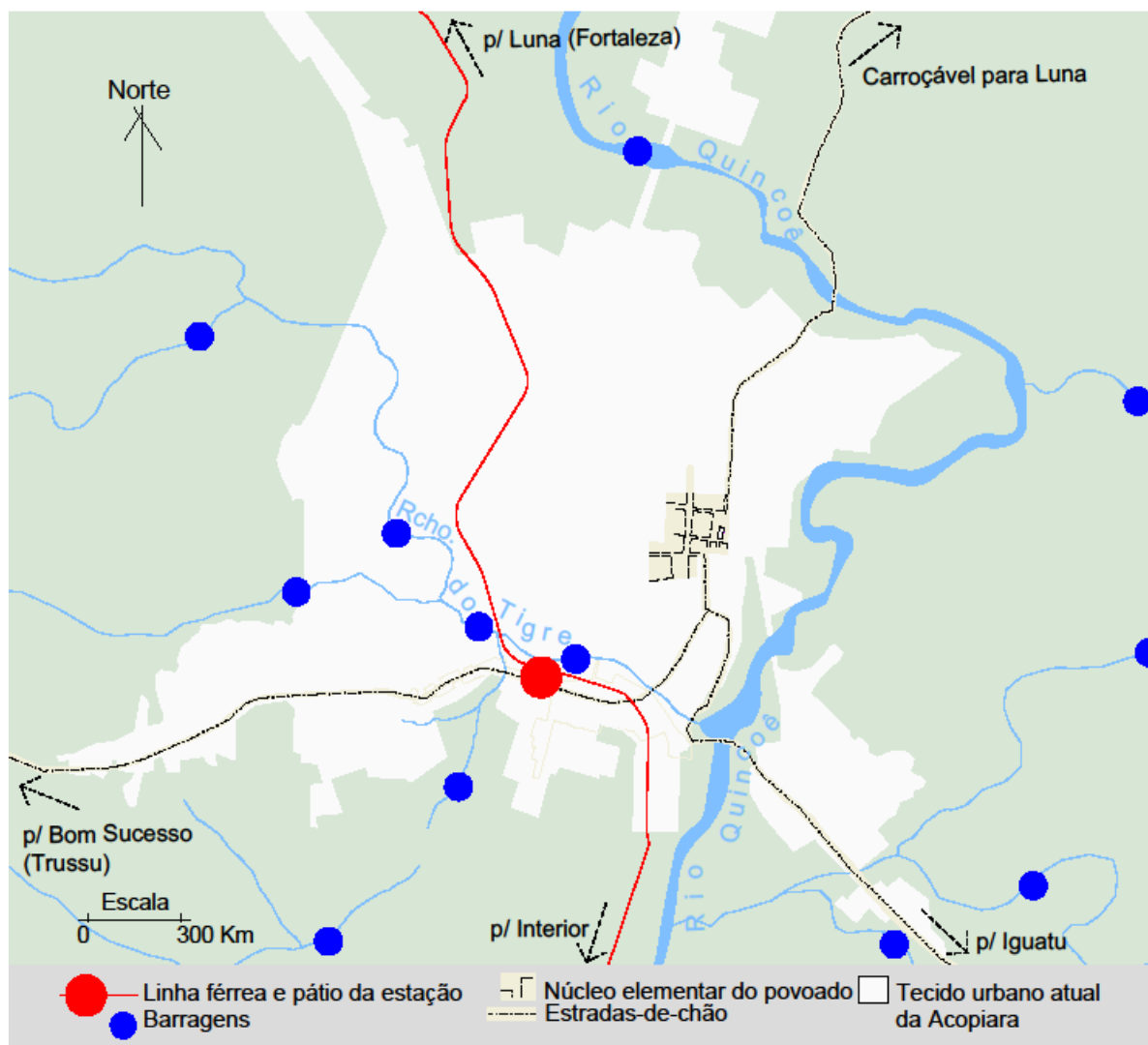
Fonte: Elaborada pelo autor a partir de DNOCS (1964).

O desenho do povoado de Lajes, quando se iniciou a ferroviarização, ainda não constituía o núcleo primaz. No entorno da ocupação elementar, predominava o modo rural com base na agricultura e na atividade criatória. A sub-bacia do riacho do Tigre, dentre as que circundam o núcleo urbano, foi aquela que possibilitou a construção do maior número de barragens⁸⁵. Com vistas ao aproveitamento hídrico, em 1909, o Ministério de Viação e Obras Públicas (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1909, p. 88) relatou que “para o abastecimento d’água às locomotivas [em

⁸⁵ O relevo em Acopiara condicionou cursos d’água e um denso conjunto de pequenos estreitos. Aliava-se um curso hídrico maior a um menor represado, garantindo áreas férteis e cacimbas nas margens daquele e reserva d’água pelo barramento deste. Na sede do município de Acopiara, foram o rio Quincoê, o principal, e o riacho do Tigre, o córrego menor.

Lajes] foi construída uma cacimba de alvenaria de tijolo com argamassa de cimento” (Figura 55).

Figura 55 – Linha férrea e barragens no entorno de Acopiara

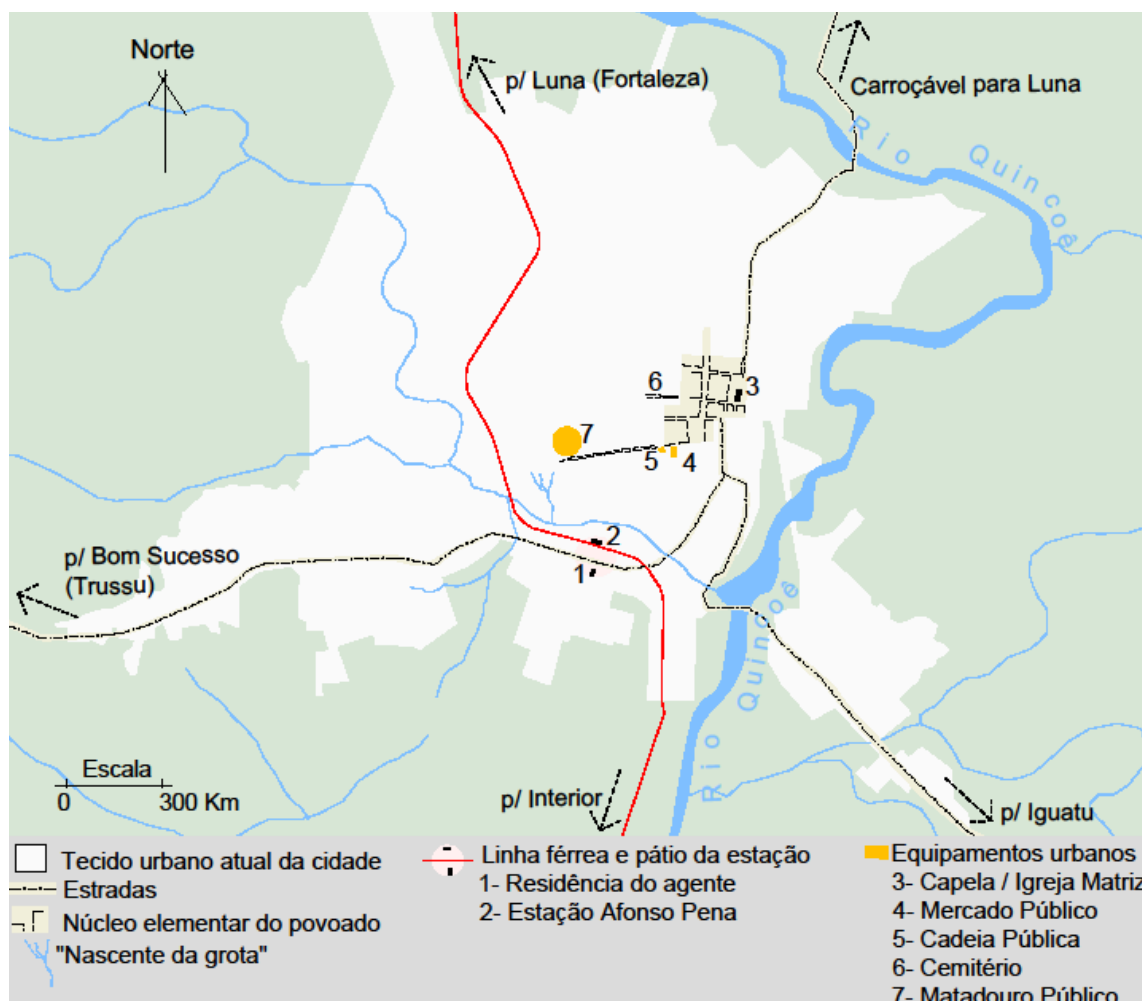


Fonte: Elaborado pelo autor a partir de DNOCS (1964).

Segundo o MVOP (1909, p. 88), “concluiu-se 27 km de linha telegráfica”, em que foram utilizados “postes de madeira até Affonso Pena, onde se acha instalado um aparelho telefônico em comunicação com as demais residências da construção”. O documento enfatizou que “a instalação dos aparelhos telegráficos só terá logar nas proximidades de ser o trecho entregue ao tráfego” (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1909, p. 88). A telegrafia, portanto, instalou-se em Lajes antes da Igreja, e o núcleo urbano, somente após a ferroviarização, passou a figurar em cartografias oficiais, a saber a “Captura Pluviométrica” (1910), “Mappa do Estado do Ceará” (1910) e “Estado do Ceará” (1913).

A emancipação de Lajes ocorreu em 1921⁸⁶. Foram construídos a prefeitura⁸⁷ e o matadouro, em 1925, e foi edificada a cadeia pública, em 1931. O cemitério, o matadouro e a cadeia foram instalados na porção oeste, entre o núcleo urbano e a linha férrea (Macêdo, 2003). Conjecturamos que menos pela ferrovia (pois a estação situa-se em outra direção, ao sul), e mais em função da ideologia higienista que ainda resvalava do século XIX⁸⁸. Puseram-se, portanto, os equipamentos a sotavento, estando mais afastados do núcleo o cemitério e o matadouro. Esse aproximava-se da “nascente da grota”, local de topografia mais íngreme. Entendemos que, alinhando-se ao pensamento vigente, era uma possibilidade de escoamento dos dejetos por gravidade em direção ao riacho do Tigre (Figura 56).

Figura 56 – Linha férrea e equipamentos urbanos em Acopiara



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de DNOCS (1964).

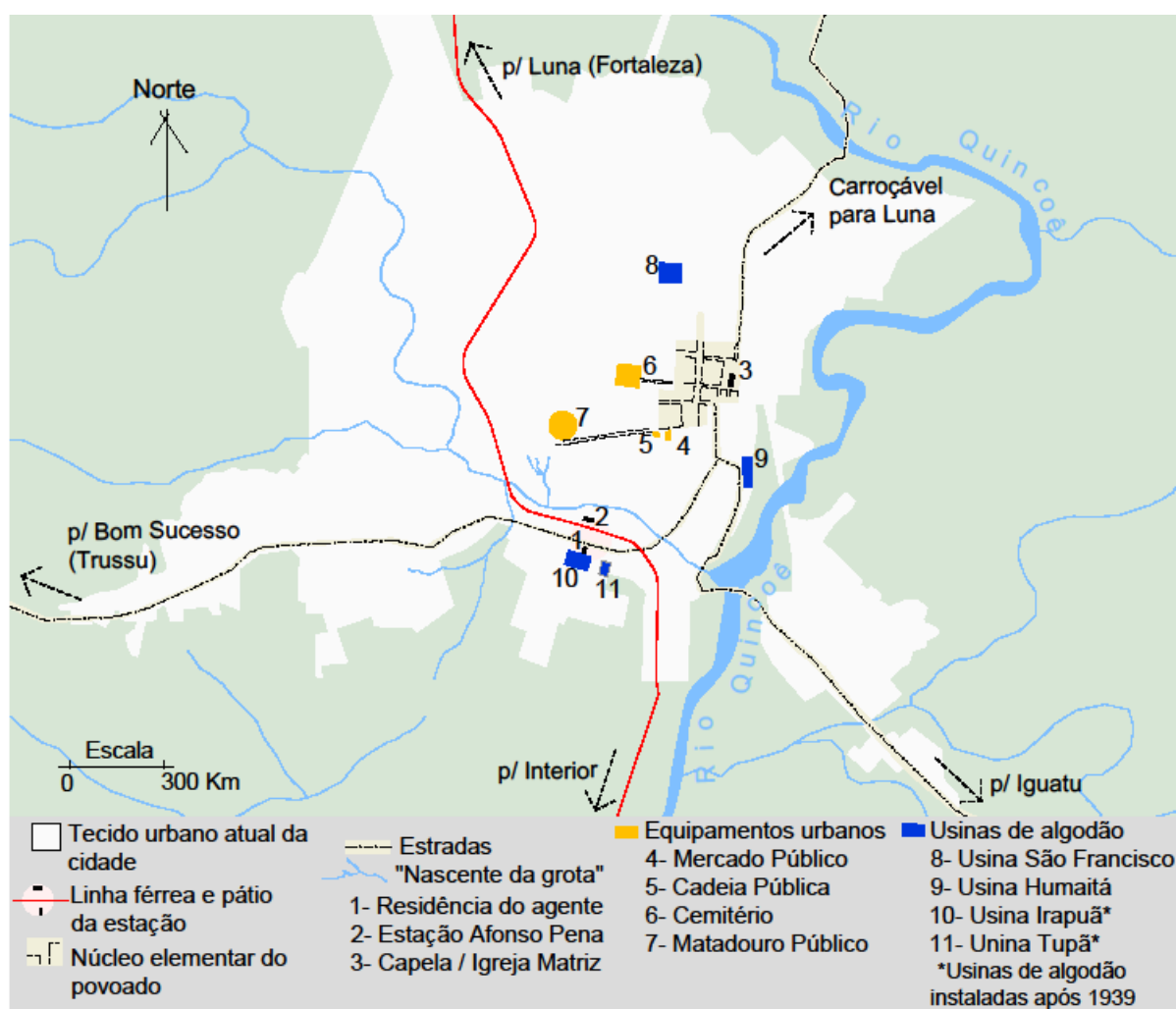
⁸⁶ Celso de Oliveira Castro foi prefeito eleito entre 1922-1930; interventor, entre 1935 e 1945 e 1946 e 1947 e eleito entre 1947 e 1951.

⁸⁷ A prefeitura foi demolida para a construção da Praça Celso de Oliveira Castro (Macedo, 2003).

⁸⁸ Ver Clélia Lustosa da Costa (2002).

Durante o primeiro quartel do século XX, a atividade algodoeira de Lajes limitou-se ao plantio e à corretagem, cujos principais compradores eram de Iguatu⁸⁹. Em 1927, Francisco Gurgel Valente instalou uma fábrica de beneficiamento e venda de Algodão, e, em 1928, Antônio Gomes de Melo “comprou alguns prédios e construiu outros” (Macêdo, 2003). Os edifícios situaram contíguos ao tecido urbano. Na década 1930, ocorreram as instalações da Usina São Francisco e Humaitá e, na década seguinte, o ingresso de firmas compradoras de algodão (Macedo, 2003) (Figura 57)⁹⁰.

Figura 57 – Equipamentos e indústria nos anos 1930, em Acopiara



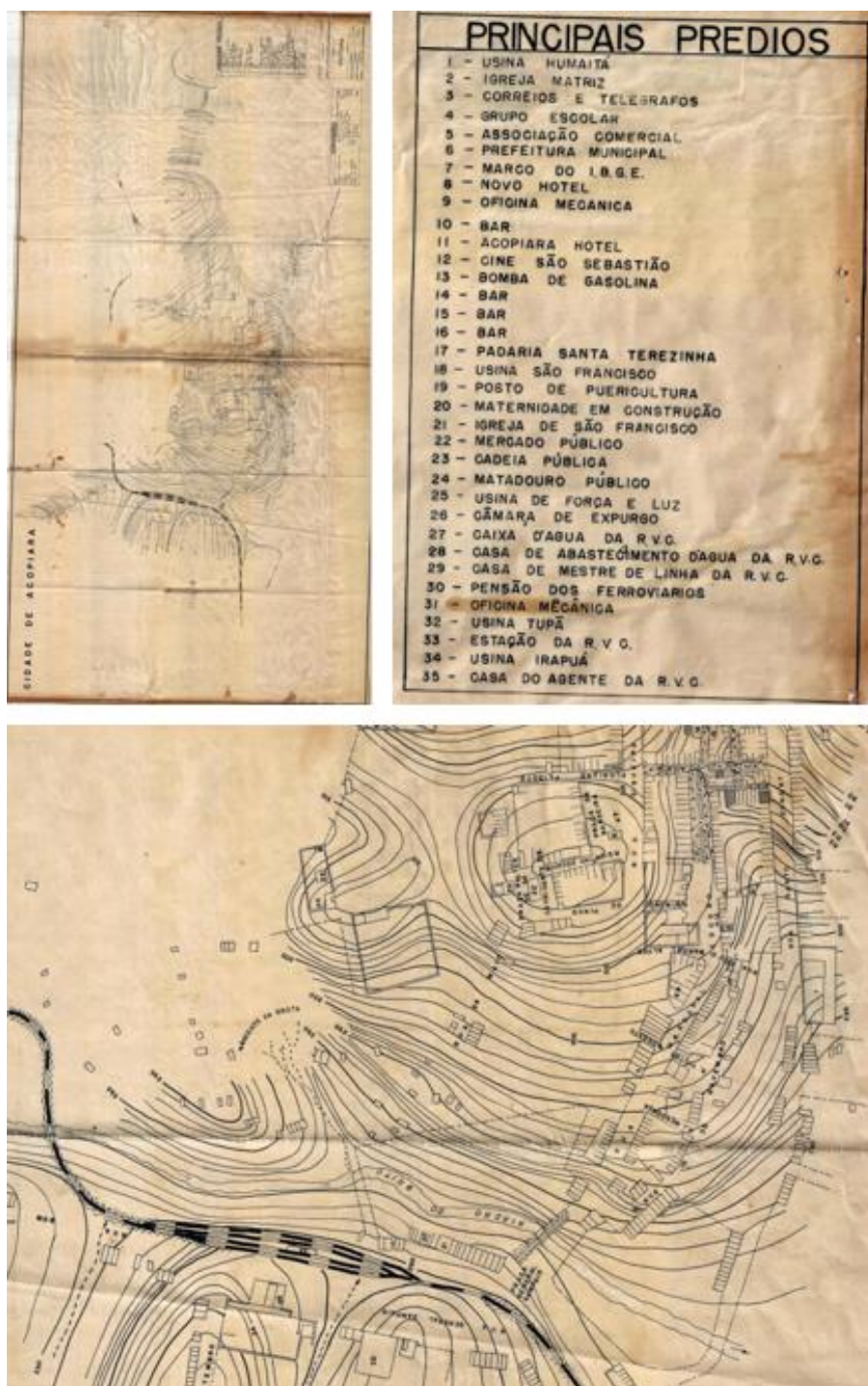
Fonte: Elaborada pelo autor a partir de DNOCS (1964).

⁸⁹ Gustavo e Virgílio Correia Lima, CIDAO e Severino Sá (Macedo, 2003).

⁹⁰ O *Anuário Estatístico do Ceará*, em 1953, assegura que Acopiara tinha “bom comércio, faltando-lhe, todavia, meios de comunicação rodoviária em condições favoráveis para o intercâmbio com os vizinhos, que são Senador Pompeu e Iguatu” (Uchôa, 1954, p. 26). A planimetria do DNOCS (1964) informou ainda as usinas Tupã e Irapuã próximas à linha férrea.

Em razão de que a linha férrea contornou o núcleo elementar de Acopiara em cota significativamente mais baixa, a malha urbana não alcançou de imediato o domínio ferroviário (Figura 58).

Figura 58 – Planta de Acopiara em 1964



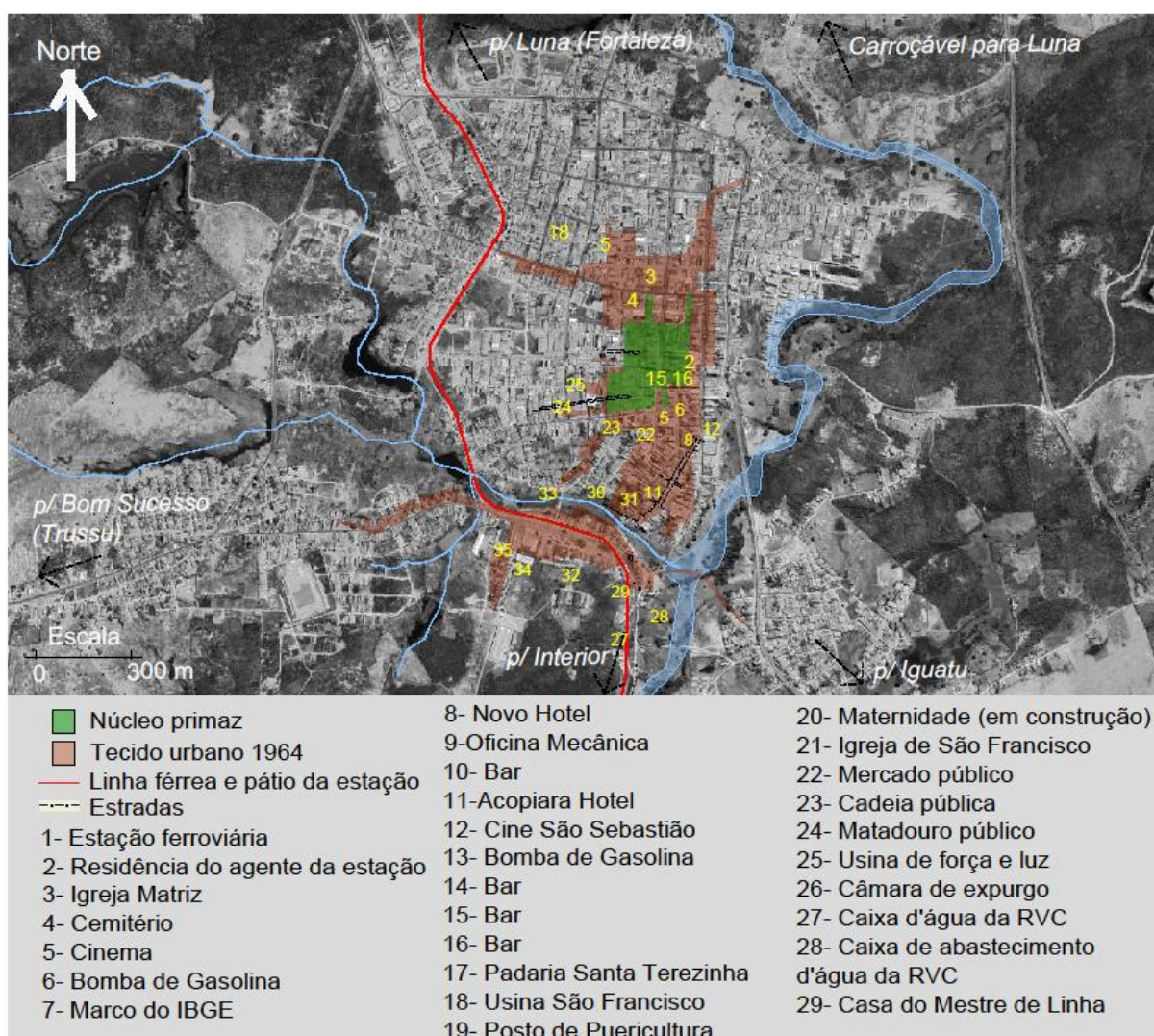
Fonte: DNOCS (1964).

O isolamento do parque ferroviário do núcleo primaz de Acopiara é revelado na planimetria elaborada pelo DNOCS, em 1964, que indicou a malha urbana

encampando os trilhos de forma modesta, somente tocando a ferrovia com efeito no pátio da estação – desenho que pouco se modificou até o terceiro quartel dos novecentos.

Entendemos que, em certa medida, no período entre os anos 1909 e 1939, o pátio ferroviário não estava totalmente inserido no tecido urbano de Acopiara. Situava-se “do outro lado” do riacho do Tigre, para onde foram atraídas indústrias de algodão – a Usina Irapuã e Tupã – e serviços relacionados ao transporte ferroviário, como hospedagens e oficinas além dos equipamentos operacionais da RVC (Figura 59).

Figura 59 – Tecido urbano de Acopiara: núcleo primaz e expansão urbana



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de DNOCS (1964).

O incremento da produtividade econômica algodoeira na região norte da Ribeira do Quixelô, após a instalação ferroviária, endereçou os fluxos ao povoado de Lajes, que se tornou notável centro urbano. O núcleo primaz da cidade foi constituído, delimitado pela rua Santos Dumont, ao leste; a Usina São Francisco, ao norte; o cemitério e a cadeia, ao oeste; e a “Bomba de Gasolina”, ao sul da cidade, na rua que liga o núcleo urbano ao pátio da RVC.

A Bomba de Gasolina, equipamento de uso rodoviário, enquanto balizador do núcleo primaz, valida a presença do rodoviarismo no processo de ferroviarização das cidades do interior – Bocas de Sertão - nos termos em que assegura Doralice Sátyro Maya. As transformações no desenho urbano, nos sertões, portanto, eram frequentemente resultantes das ações de infraestruturação ferroviária e rodoviária, às vezes a um só jato.

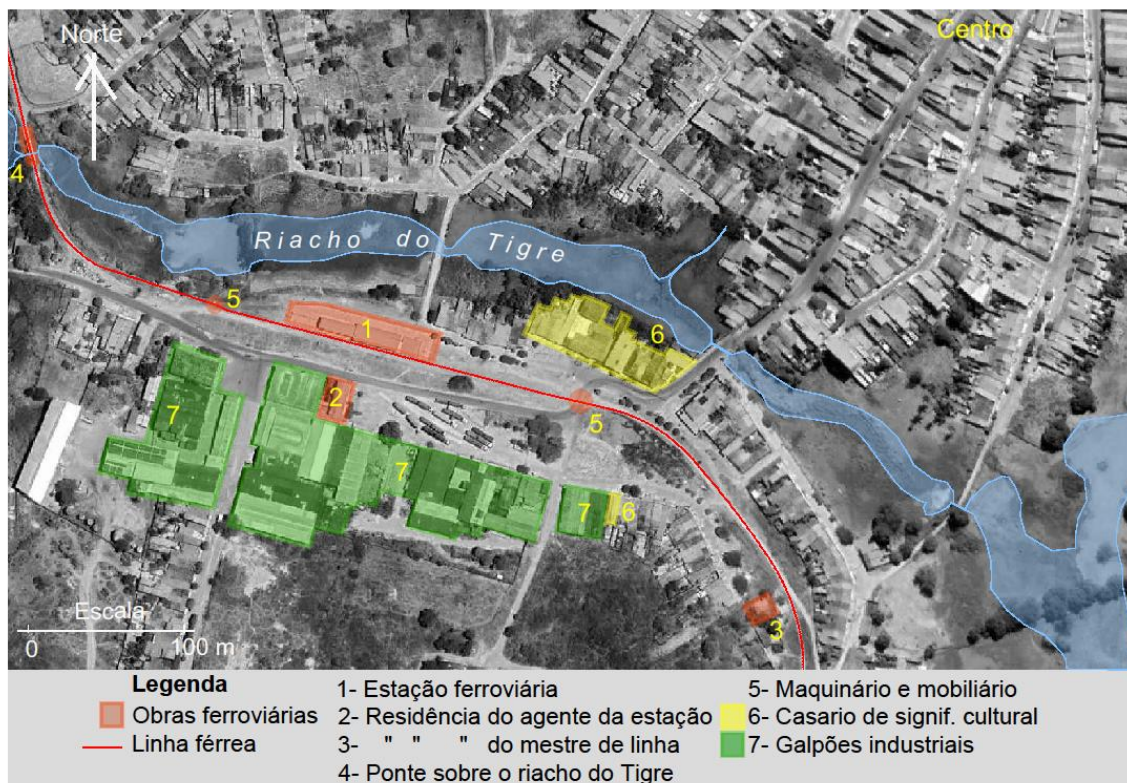
3.1.3.1 Os remanescentes da arquitetura ferroviária

As instalações mais relevantes do pátio ferroviário de Acopiara são a Estação (conjugada ao armazém) e as residências do agente e do mestre de linha, além de equipamentos de operações como caixa d'água, agulhas, mobiliários etc. (Figura 60).

Ligeiramente contemporaneizada (principalmente os vãos das esquadrias) e em estado de conservação regular, a residência do mestre de linha está em uso. Mantém o desenho da coberta: duas águas com cumeeira perpendicular à linha férrea. Um jardim fontal delimitado por mureta aproximou o domínio da residência às ruínas dos trilhos. A mureta, embora construída posteriormente, contribui à ancianidade, sobretudo pela ambiência conferida pela presença dos trilhos. Uma edificação anexa foi construída colada à fachada sul (Figura 61).

A residência do agente é o edifício ferroviário em melhor conservação e de mais notável monumentalidade. Situa-se em alto, de frente para o norte, com vistas para a Estação, para o vale do riacho do Tigre e para a cidade. A planta é retangular, e a coberta é em duas águas, divididas em duas porções; a primeira na parte anterior, em pé direito maior, e a segunda, na porção posterior, mais baixa. O volume toma partido da topografia e utiliza porão alto com três aberturas para o logradouro. A empena da fachada principal é marcada pelo pórtico saliente.

Figura 60 – Casa do agente, estação e o vale do riacho do Tigre separando a área ferroviária da cidade



Fonte: Elaborado pelo autor a partir do *Google Earth*.

Figura 61 – Residência do mestre de linha



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2023.

O acesso à residência é dado por escadaria na lateral nascente. O patamar da escada e os degraus são contidos por guarda-corpo, com aberturas. Antes mesmo de ser concluída, entre os anos 1907 e 1909, havia se instalado na casa um aparelho telefônico em comunicação com as demais residências da EFB, conforme citamos anteriormente (Figura 62).

Figura 62 – Residência do agente da Estação de Acopiara



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2023.

Segundo relatório de inventariança do IPHAN (2008, p. 59),

A casa do agente [...] é um belo edifício de porão alto e acesso principal lateral por uma pequena escadaria. Possui coberta de duas águas em beiral e destacam-se em suas fachadas os cunhais, estrutura, molduras nas fenestraçãoes além de um elemento decorativo circular em relevo no reboco em sua empena.

Em platô bem abaixo do nível da residência, cerca de seis metros, situa-se a estação ferroviária de Acopiara, a “Estação Afonso Pena”. Conforme o inventário de varredura do IPHAN (2008, p. 59), tratava-se, em 2008, de

um edifício longitudinal com coberta de duas águas de telha cerâmica tipo capa e canal sobre tesouras de madeira apoiadas nas alvenarias de tijolo maciço que se projetam no corpo original do edifício, sobre mãos francesas para resguardo das plataformas de embarque e desembarque. No acréscimo encontramos o mesmo tipo de coberta em beiral, mas que não se projetam sobre o passeio. Possui como elementos compositivos de fachada as molduras nas fenestraçãoes e os cunhais e embasamento destacados no corpo original.

Originalmente apresentava planta retangular, sob plataforma servida de planos inclinados, dispostos em paralelo aos trilhos. Fenestrações nas quatro fachadas, uso de verga reta e letreiro à tinta logo abaixo de grafismo em relevo nas fachadas da empena. A saliência no alinhamento da fachada indicava a utilização de elementos estruturais em pilar e viga.

A coberta era em telha de barro com tesouras de madeira, em duas águas e com alinhamento da cumeeira em paralelo ao domínio férreo. O beiral era extenso e com pé direito elevado, apoiado em mãos-francesas em madeira. Circundavam o perímetro da coberta lambrequim e pináculos nos vértices (Figura 63).

Figura 63 – Estação de Acopiara



Fonte: Arquivo pessoal de Hamilton Pereira.

Atualmente, o pátio de Acopiara está próximo ao entroncamento das rodovias CE-371 e CE-021, no perímetro urbano em área com características industriais, apesar da desindustrialização e da desativação da cotonicultura.

Segundo inventário de varredura do IPHAN (2008), o entorno do pátio tem também ocupação residencial e pequenos comércios, onde a estação se destaca, isolada no lote, valorizando-se, pois, suas quatro fachadas. Assegura ainda que foi

realizada uma ampliação no sentido longitudinal, para atender à demanda da produção, ainda no período de operações da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Intervenção pouco criteriosa (Figura 64).

Figura 64 – Estação de Acopiara em 2021 e levantamento da RFFSA



Fonte: Arquivo pessoal de Hamilton Pereira.

As residências do agente ferroviário e do mestre de linha e a Estação Afonso Pena, no início dos estudos, eram os três remanescentes da arquitetura ferroviária de Acopiara. A estação, em ruínas, foi demolida recentemente e reconstruída (Figura 65).

Figura 65 – O entorno e a reconstrução da Estação de Acopiara





Fonte: Arquivo pessoal do autor e planta elaborada a partir do Google Earth.

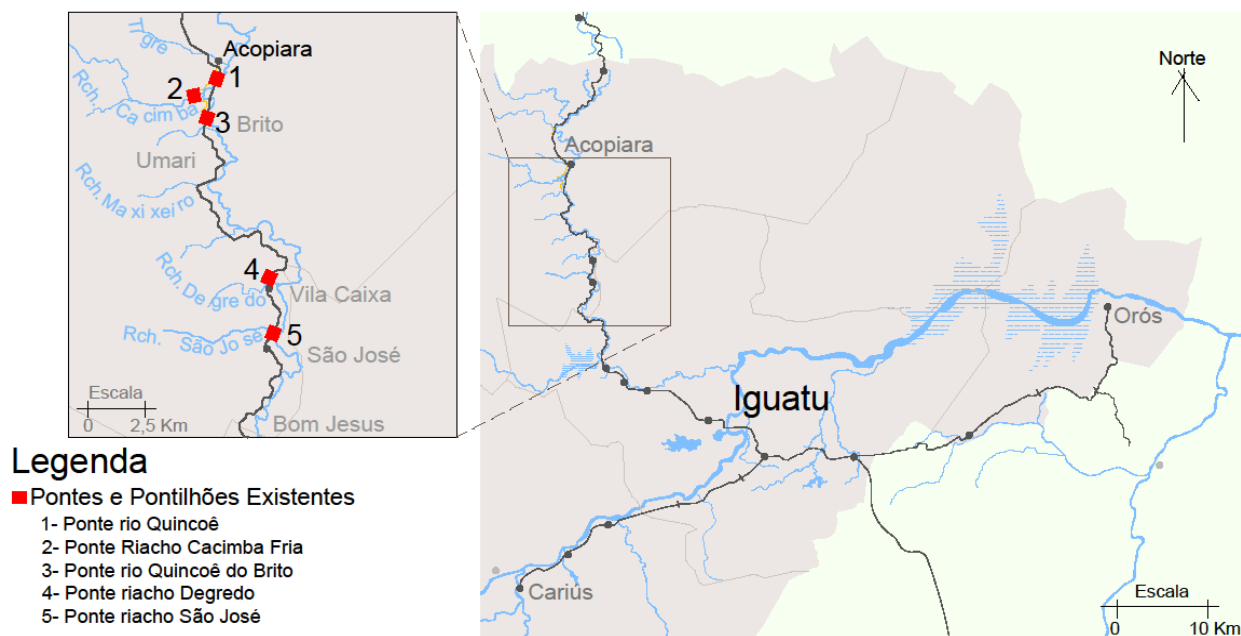
3.1.4 Duas pontes entre Afonso Pena e Vila Caixa

Após Lages – que passou a denominar-se Afonso Pena (Acopiara) –, em direção ao fundo do Vale do Jaguaribe, são cinco pontes sobre os afluentes ocidentais do rio Quincoê, no atual município de Acopiara. As pontes vencem os cursos do “Quincoê”, “Cacimba Fria”, Quincoê (novamente em Barra/Brto), “Degredo” e “São José” (Figura 66).

A jusante da cidade de Acopiara, o leito ferroviário transfere-se da margem direita para a esquerda do rio Quincoê. A travessia dá-se por ponte com varanda baixa

e barras auxiliares nas duas laterais. Esse trecho passou por redesenho – chamado de “variante”. Atualmente, o prolongamento da rua 15 de Novembro, que liga a sede do município às zonas rurais ao sul, acompanha o leito ferroviário, e, sob a ponte, a rodagem atravessa o rio Quincoê (Figura 67).

Figura 66 – Pontes entre Acopiara e Quincoê, município de Acopiara



Fonte: Elaborado pelo autor a partir do Google Earth.

Figura 67 – Ponte e rio Quincoê nas proximidades da cidade de Acopiara



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2019.

Antes da execução da variante da linha férrea nas imediações da cidade de Acopiara, o percurso atravessava o riacho da Cacimba Fria. A referida ponte apresenta varanda baixa e é a única em coloração amarronzada. Consideramos um dos locais de maior engenho desses construtos ferroviários no que tange a operosidade maquinica aproveitada pela agropecuária. Os contrafortes servem de amarração de barragem submersa do riacho da Cacimba Fria, contribuindo para armazenamento d'água naquela área rural, e, após a desativação da função ferroviária, a ponte foi convertida para uso rodoviário (Figura 68).

Figura 68 – Ponte sobre o riacho e barragem da Cacimba Fria, em Acopiara



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2020.

No sítio Umari, uma ponte, construída sobre vale profundo, atravessa, pela segunda vez, o rio Quincoê. Há muito foi transformada para o uso rodoviário, quando foram construídos guarda-corpos em concreto. Embora tenham sido removidos nesse

trecho os trilhos de ferro, vestígios das britas que integravam o lastro permanecem espalhadas ao longo do curso (Figura 69).

Figura 69 – Ponte sobre o rio Quincoê, em Umari, Acopiara



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

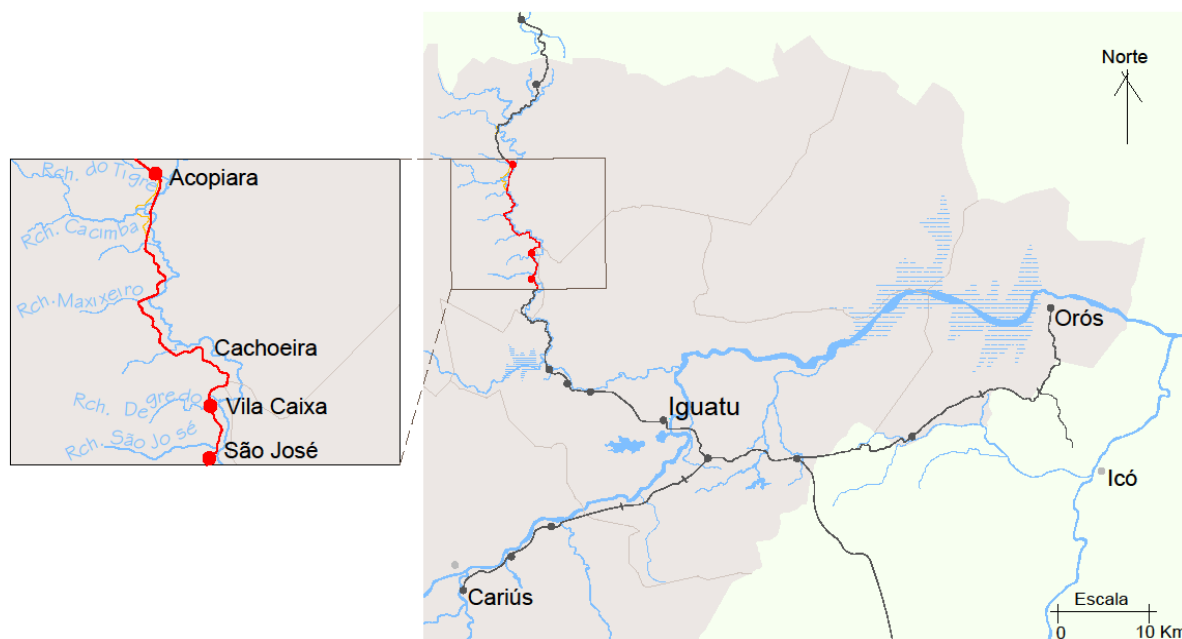
3.1.5 Os núcleos de Vila Caixa e São José

A região ao sul do município de Acopiara é denominada Quincoê. A sede do distrito (Quincoê), segundo Macedo (2003, p. 71), juntamente à vila Trussu (antes chamada Bom sucesso⁹¹), eram “induviosamente as localidades e povoações que mais prosperaram” nas ribeiras dos rios Quincoê e Trussu, respectivamente. Lajes (Acopiara) somente “obteve grande desenvolvimento com a inauguração da linha ferroviária” (Macedo, 2003, p. 71). Na região do Quincoê, dois locais constituíram

⁹¹ O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, de acordo com resolução do Conselho Nacional de Geografia, alterou o nome de diversas estações ferroviárias, quando a de São José passou a se chamar Quincoê, conforme Decreto nº 3.599/44, de janeiro de 1945 (Macedo, 2003).

estações: Vila Caixa (Quincoê) e São José. Os sítios são entroncamento de caminhos-de-chão e estão próximos a estreitos que condicionaram barragens, por isso são cercados por áreas rurais produtivas (Figura 70).

Figura 70 – Vila Caixa e São José



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do *Google Earth*.

3.1.5.1 Vila Caixa

A Vila Caixa situa-se no quilômetro 384,541 da RVC, em altitude 246,700m, na margem direita do rio Quincoê. A topografia favorável propiciou a instalação de um sistema de barragens. Um dos cursos, o riacho do Degredo, é atravessado por pontilhão da linha férrea. A densidade de veios hídricos foi um fator relevante para a fixação do núcleo e para instalação do pátio ferroviário e da caixa d'água.

O desenho da vila é constituído por uma rua interna e outra externa que estão conectadas por quatro travessas, que se organizam de maneira que quase a totalidade dos edifícios volta-se para nascente. A via interna é a antiga estrada, que forma um rossio com a capela e o cemitério. As casas estão alinhadas, mas não paralelas. A rua externa é curvilínea, acompanhando o domínio ferroviário – que é a própria curva de nível que conduz o rio Quincoê - que delineia o limite oriental da vila. Do outro lado da linha férrea, há somente três casas onde predominam os roçados e

o rio Quincoê. Há poucos remanescentes da “arquitetura antiga” com linhas *art déco*. A estação ferroviária e a residência do agente foram demolidas (Figuras 71 e 72).

Figura 71 – Vila Caixa



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do *Google Earth*.

Figura 72 – Casario em frente às ruínas da estação ferroviária em Vila Caixa



Fonte: *Google street-view* em 2024.

3.1.5.2 São José

A outra localidade às margens do rio Quincoê que sediou parada ferroviária foi São José. É barra de riacho que propiciou a construção de pequeno açude, tornando-se propriedade rural produtiva. Em 1925, Hugo Victor fez menção à

existência de uma “mercearia de 2ª categoria” e “armazém de 2ª classe” que pertenciam a Fenelon Chaves (Silva, 1998, p. 55).

Figura 73 – Pátio ferroviário de São José do Quincoê, Acopiara



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do Google Earth.

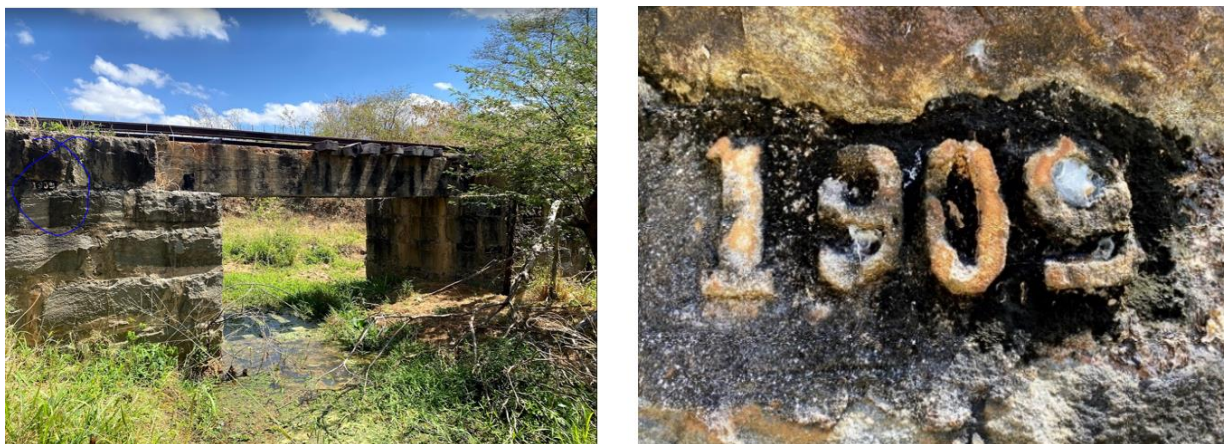
Figura 74 – Barra do riacho do São José com o rio Quincoê: linha férrea, ponte e residência



Fonte: Acervo pessoal do autor de 2022.

Um pontilhão sobre o vertedouro do açude tem datação de 1909 em relevo. A estação foi inaugurada em 1910 e reformada em 1926 (Rede de Viação Cearense, 1927). Existem apenas vestígios dos alicerces. Outra edificação em ruínas e utilizada precariamente como estábulo tem tipologia e implantação semelhante às casas dos agentes da RVC. Adiante, voltados para nascente, um casario em calçada alta e os vestígios de uma residência maior e isolada remetem a uma fazenda melhormente estruturada, à qual os edifícios pertenciam (Figuras 74, 75, 76 e 77).

Figura 75 – Ponte sobre afluente do rio Quincoê com datação de 1909



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 76 – Ruínas de residência em São José



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2020.

Figura 77 – Casario e ruínas da casa de fazenda

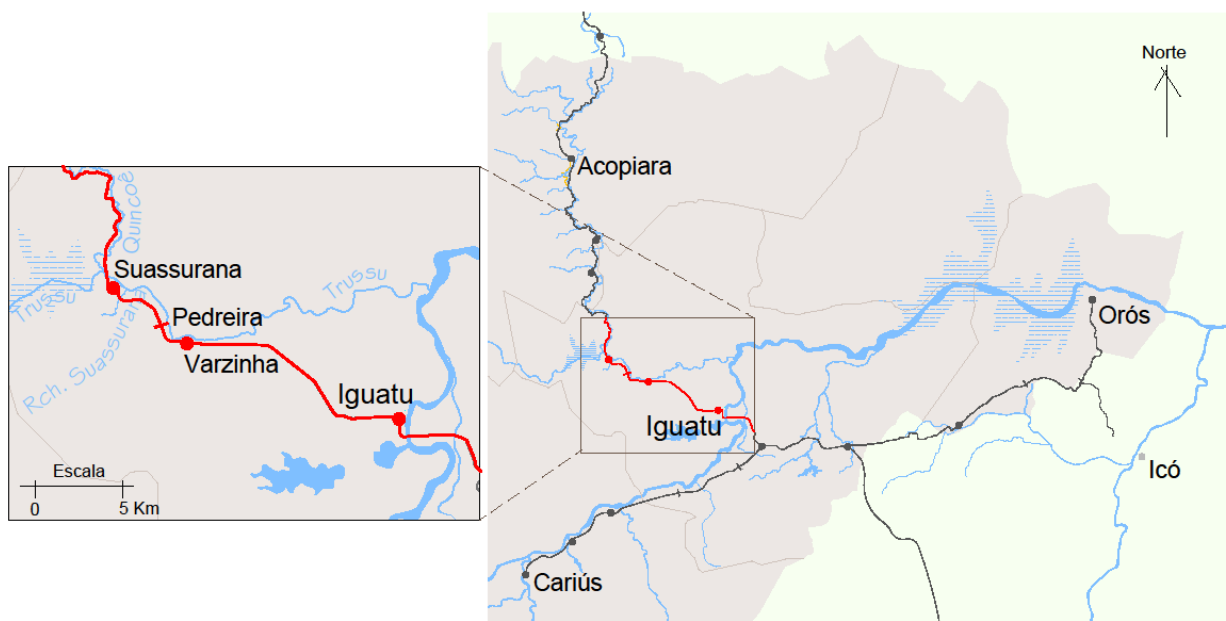


Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2021.

3.2 Município de Iguatu

Em Iguatu, a linha férrea alcançou a planície do rio Jaguaribe por Suassurana, região noroeste do município, fronteira com os atuais municípios de Acopiara e Jucás. A ferrovia serviu à vila sede do distrito, à pedreira (da RFFSA) e ao sítio Varzinha. Dali em diante, encaminhou-se à cidade de Iguatu e ao distrito de Alencar, por relevo relativamente plano (Figura 78).

Figura 78 - Suassurana: a sede da vila, a pedreira e a Varzinha



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do Google Earth.

3.2.1 O núcleo de Suassurana: pontes, vila, pedreira e parada

A região de Suassurana reunia as estradas do Bom Jesus do Quincoê e Trussu e sediava os maiores agentes produtores de algodão do Quixelô. A heterogeneidade do relevo - serrotes ao norte, planícies ao sul, tabuleiros, afloramentos e a protuberância hídrica dos rios Trussu e Quincoê e o riacho Suassurana - mostrou-se nas atividades agropecuária e industrial.

3.2.1.1 As pontes

A RVC construiu duas grandes pontes treliçadas em Suassurana. A “Ponte Pequena”, sobre o rio Quincoê, e a “Ponte Grande”, que atravessou o rio Trussu. Excetuando a Ponte Metálica sobre o rio Jaguaribe, esses constructos são as maiores pontes do sistema RVC no Quixelô (Figura 79).

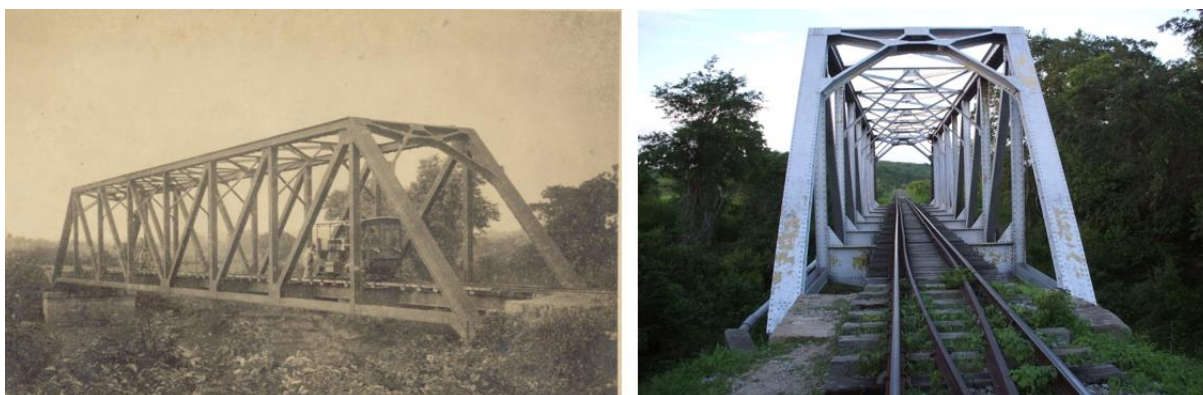
Figura 79 – Pontes ferroviárias de Suassurana



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do *Google Earth*.

A Ponte Pequena é o quilômetro 398,850 da via férrea, que atravessa o rio Quincoê pela terceira vez. A ponte possui vão único de estrutura metálica com treliça de caixa alta. Apresenta contrafortes em alvenaria ciclópica e comprimento total de quarenta metros, largura de cinco metros e trinta e cinco centímetros e altura de sete metros, conforme IPHAN (2008) (Figura 80). Em 2008, o inventário de varredura do IPHAN assegurou que estava em bom estado de conservação e mantinha a originalidade, a despeito de situar-se em local ermo e de difícil acesso rodoviário.

Figura 80 - Ponte Pequena sobre o Rio Quincoê, na década 1940 e em 2008



Fonte: IPHAN (2008).

Atualmente, a partir do canteiro de obras da transnordestina, alcança-se a ponte, ora por vereda que ladeia a linha férrea, ora pelo próprio leito da RVC. O sítio

é habitat de espécies da fauna, e o monumento está parcialmente encoberto pela vegetação (Figura 81).

Figura 81 – Acesso à Ponte Pequena e situação atual



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2021.

A Ponte Grande atravessa rio Trussu no quilômetro 399,920 da via férrea. Corre 100m de vão, divididos em dois segmentos, com apoio central e contrafortes de alvenaria ciclópica. Os dois segmentos apresentam estrutura de treliça metálica com caixa alta. Algumas peças estão marcadas “*Cargo-Fleet-England*” (Figura 82).

Figura 82 – Ponte Grande e o rio Trussu após a barra do Quincoê



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2021.

3.2.1.2 A Vila de Suassurana

Após atravessar os rios Quincoê e Trussu, a linha alcançou a vila de Suassurana. O leito férreo correu paralelo à rua geratriz, a Estrada do Trussu, tornando-se a mediana entre a igreja e o cemitério. O equipamento, situado além dos trilhos, em altimetria elevada, foi encampado pela expansão da malha urbana, que se espalhou de forma radial, deixando a estação ferroviária no centro geométrico da vila.

A rua principal, Avenida São João Batista, possui caixa larga e os principais equipamentos do núcleo urbano. A igreja e a antiga escola implantam-se no lote com recuos, desenho próprio do início do século XX. Há poucas edificações remanescentes dos anos de ferroviarização. Os edifícios que não foram reformados, a ancianidade das faces e as empenas das cobertas remetem à arquitetura antiga, com destaque ao *art déco* e aos chalés do início do século XX (Figuras 83 e 84).

Figura 83 – Sede do distrito de Suassurana



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do Google Earth.

Figura 84 – Avenida São João Batista e a relação lote urbano e espaço público



Fonte: Acervo pessoal do autor de 2021.

Figura 85 – Arquitetura antiga na vila sede de Suassurana





Fonte: Fotos do Google Street View.

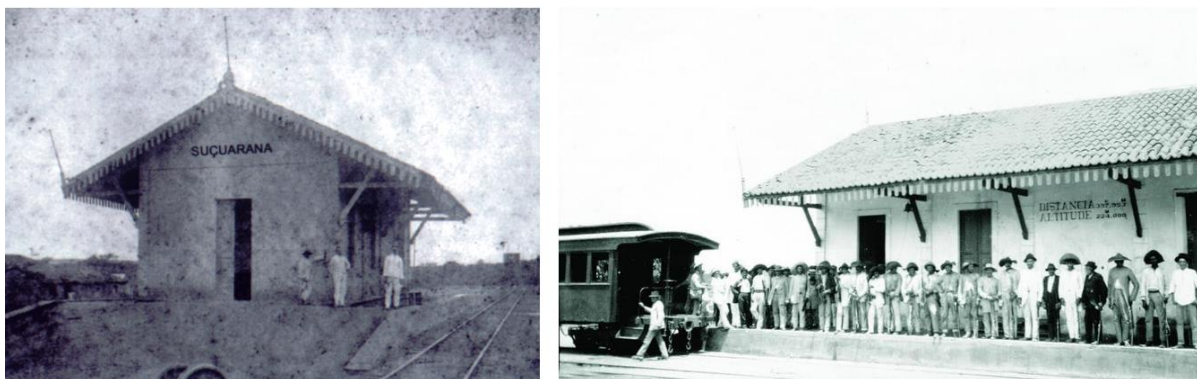
3.2.1.3 A Estação Engenheiro Barreto

A estação de Suassurana, posteriormente denominada Engenheiro Barreto, e a casa do agente foram inauguradas em 1910. Em 1926, a estação passou por reparos e melhoramentos, segundo a RVC (1927). Em 1º de maio de 2021, o jornal local de Iguatu *Jornal A Praça* publicou sobre o edifício.

O prédio faz parte da história da comunidade, mas desde que os trens deixaram de rodar, o local parece que foi esquecido. Inaugurado em 1910, mesmo ano em que foi entregue a estação de Iguatu, o terminal ferroviário Engenheiro Barreto ainda preserva grande parte da estrutura física. Paredes altas, largas e compridas e portas de madeira. Mas o prédio está bem desgastado pela falta de manutenção com a ação do tempo. “Era para estar bem pior, mas há mais de dez anos passou por uma reforma feita por um próprio morador, Sr. Cigano, (Expedito José de Souza), que na época fez um empréstimo para reformar a estação, e por conta dele, com ajuda de outros moradores, fez uma reforma em todo o prédio”, lembra Rita Clares, moradora da comunidade e uma das fundadoras da Associação de Desenvolvimento Social, Cultural e Econômica – ADESCE (Jornal A Praça, em 1º de maio de 2021).

O prédio da estação está a 30m das edificações mais próximas, implantado em plataforma de 1,20m de altura, arrimada em tijolo de barro vermelho, possuindo rampas em dois acessos. A planta é retangular, e a cobertura em duas águas com telha de barro colonial é disposta no sentido longitudinal, com cumeeira paralela ao eixo ferroviário, originalmente simétrica. O beiral é um prolongamento da cobertura com mesma inclinação, apoiado em mãos-francesas. Quando inaugurado, todo o perímetro da testeira era constituído por pináculos e lambrequins pendentes em madeira (Figura 86).

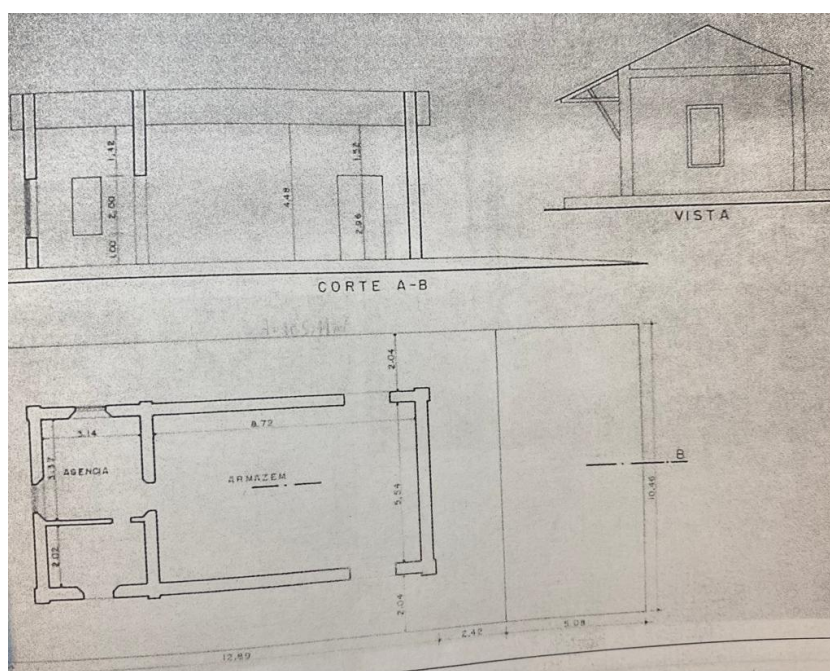
Figura 86 – Estação de Suassurana com arquitetura original e tomada por cangaceiros no período da Sedição de Juazeiro, em 1914



Fonte: Acervo pessoal de Assis Lima.

O programa de necessidades é elementar e com apenas três compartimentos: a agência – com um *hall* e bilheteria – e o armazém. O acesso ao edifício pelos passageiros era realizado pela fachada sudoeste na plataforma de embarque e desembarque. A comunicação com o armazém ocorre pelas duas plataformas laterais (sudoeste e nordeste), além do acesso pelo *hall*. As esquadrias, portas de abrir e de correr e janelas, apresentam vergas retas e peitoris em tijolo rebocado (Figura 87).

Figura 87 – Planta da Estação Engenheiro Barreto



Fonte: Capelo Filho (2010).

A estação é delineada por colunas retangulares de tijolos maciços, alinhados e com ranhuras ou frisos horizontais. As colunas de canto formam pórticos nas fachadas de empena. As vedações de alvenaria de tijolo são rebocadas e pintadas interna e externamente.

Excetuando um óculo preenchido em relevo com a datação de 1910, as fachadas apresentam pouca ornamentação. O frontão noroeste possui óculo vedado e janela central com molduras em relevo; o oposto, o mesmo padrão de composição, além de indicativo de porta central que foi vedada, deixando-se remanescentes as molduras. Na fachada sudoeste, estava localizada a plataforma de acesso ao trem e um acesso ao depósito ou armazém. Permanecem escritos em pintura da quilometragem e altitude na fachada voltada para o trilho principal (Figura 88).

Figura 88 – Estação Engenheiro Barreto: fachadas, coberta e bilheteria





Fonte: arquivo pessoal do autor de 2019.

3.2.1.4 A residência do agente da estação

A casa do agente está localizada a 30m dos trilhos, ao leste do núcleo urbano, implantada em alto e de forma isolada, perpendicular ao leito ferroviário, e a 120m da estação em direção a cidade de Iguatu. Apresenta planta em “L”, com acessos pelo “poente” – porta principal e porta da cozinha são voltadas para a estação ferroviária.

A cobertura é em estrutura de madeira e telha de barro em duas águas com cumeeira no sentido perpendicular ao alinhamento do trilho. Apresenta um beiral mínimo com aproximadamente 60cm, sendo ainda mais reduzido nas fachadas do oitão e, devido ao pé-direito elevado, não protege as faces do edifício.

Todas as fachadas estão marcadas externamente por saliência de 5cm de colunas localizadas no canto e no centro dos vãos. Na empena principal, de frente para os trilhos, duas janelas retangulares, simétricas, alongadas, com folha em madeira cega, de abrir e pintadas. Ainda nessa face frontal da edícula, há um óculo superior preenchido, com datação em relevo, no qual se lê “1910”. As esquadrias apresentam verga reta, e as portas contemplam bandeira fixa em madeira cega (Figura 89).

Figura 89 – Casa do agente ferroviário



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

3.2.1.5 A pedreira

Os afloramentos na região de Suassurana subsidiaram as obras ferroviárias. A pedreira, enquanto indústria do sistema ferroviário, somente foi instalada nos anos 1970 pela RFFSA. Identificamos, todavia, que, no interstício 1909-1939, a atividade de extração mineral em Suassurana era relevante à expansão da indústria ferroviária. O relatório da RVC (1924) deu conta de que, em 1923, para instalação de ponte de “fabricação alemã”, em Missão Velha (...), a RVC serviu-se da pedreira. O documento reportou-se à estrutura em pedra,

(...) cujos encontros até o capeamento têm 10 metros e o pilar central 8 metros de altura, é toda de granito, excepto as pedras de viga e o capeamento, que são de arenito muito duro, transportados, respectivamente, de Aurora, a 35 quilômetros, e de Sussuarana, a 50 quilômetros do local da obra (Rede de Viação Cearense, 1924, p.149).

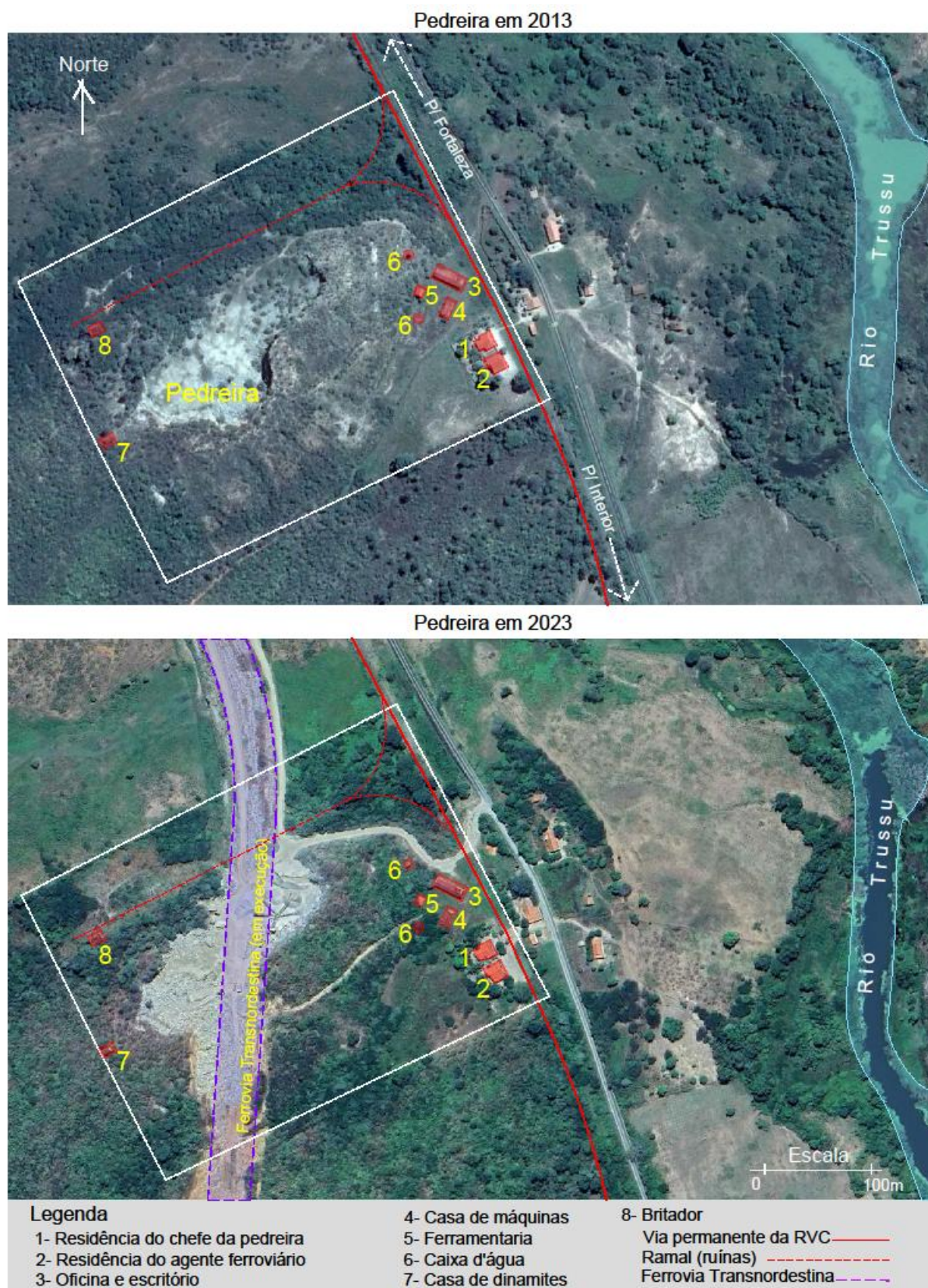
O conjunto edilício remanescente é formado por escritório, ferramentaria, casa de máquinas, caixas d'águas, em área administrativa, e casa de dinamite e britador. A via permanente derivou um ramal que alcança o britador (Figuras 90 e 91).

Figura 90 – Edifícios remanescentes em ruínas na Pedreira de Suassurana



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 91 – Pedreira da RFFSA em 2012 e 2023



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do Google Earth.

Atualmente, o complexo está abandonado, alguns edifícios e maquinários em ruínas, de difícil acesso, e grandemente ameaçados pela construção da ferrovia transnordestina (Figura 92).

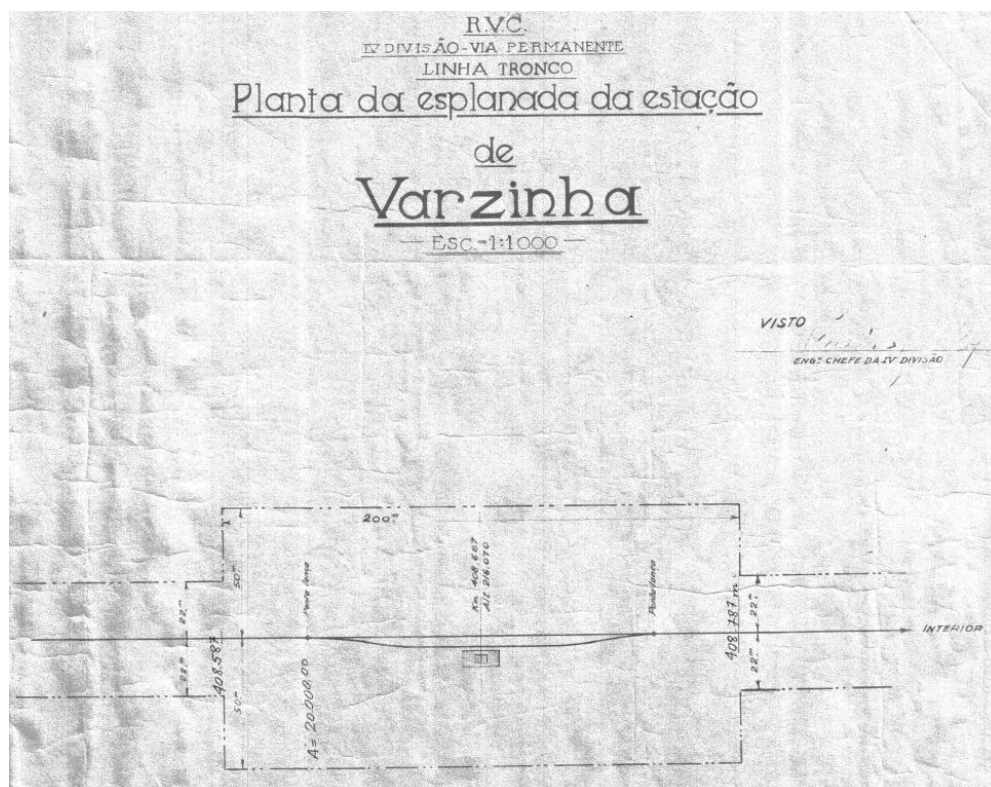
Figura 92 – Britador em operações e situação atual



Fonte: Foto 1: Arquivo pessoal de Hamilton Pereira. Foto 2: Arquivo pessoal do autor.

Figura 93 – Fazenda e parada da Varzinha





Fonte: Foto 1: Elaborada pelo autor a partir do *Google Earth*. Foto 2: Arquivo da RFFSA.

Figura 94 – Parada da Varzinha e ruínas em 2023



Fonte: Foto 1: Arquivo pessoal de Carlos Camocim. Fotos 2 e 3: Arquivo pessoal do autor.

Destacamos que a casa da propriedade rural do Sr. Nelsinho, com elementos próprios da arquitetura ferroviária residencial, encontra-se sem uso. O galpão contíguo, à direita, era comum aos conjuntos edílios das propriedades rurais do ramo algodoeiro (Figura 95).

Figura 95 – Residência Sr. Nelsinho, “Rei do Algodão”



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

O patrimônio cultural ferroviário de Suassurana é constituído pelas pontes sobre os rios Quincoê e Trussu, pelo pátio ferroviário, pela pedreira e pelas ruínas ao longo do leito ferroviário que inclui a linha férrea e elementos de sinalização. A partir de Suassurana, em direção à cidade de Iguatu, o trajeto é plano.

3.2.2 A cidade de Iguatu: transpor o rio e alcançar o “ubérrimo fértil Cariri”

O prolongamento da EFB, desde o início das obras, colocava o Crato enquanto ponto de passagem obrigatória. Segundo o relatório da RVC: “esta cidade [o Crato] por sua importância e riqueza subordinará o traçado [...] e toda essa zona [do Cariri] a atravessar é de uma uberdade admirável, podendo-se assegurar que a Estrada lhe trará dentro em breve notável engrandecimento” (Rede de Viação Cearense, 1920, p. 35).

O relevo montanhoso posterior ao rio Jaguaribe requereu que, na Ribeira do Quixelô, a linha férrea alterasse a orientação do traçado. O sentido norte-sul que se imprimiu desde a capital Fortaleza deveria ser abandonado, e a rota, inclinar-se para oeste, por São Matheus (Jucás), ou para o leste, por Iguatu e Icó, para que se

alcançasse o Cariri⁹². O curso, portanto, em direção ao leste, atravessando o rio Jaguaribe em Iguatu, no rumo de Icó. Este desenho mostrou-se mais produtivo que aquele por São Matheus; serviria à cidade de Iguatu, e, a partir dali, alcançaria a cidade de Icó, o Cariri e apontaria em direção ao Rio São Francisco. Com este objetivo, os trilhos atravessaram o rio Jaguaribe e seguiram a ribeira do rio Salgado, passando por Lavras, Aurora, Missão Velha, núcleos bastante consolidados. Diferentemente, pela porção ocidental, a ferrovia apanharia Quixerá (Farias Brito) e Ponta da Serra, além da dificuldade de transpor serras notáveis, dentre elas Dom Quintino (no Crato) e Rubão (em Várzea Alegre) (Figura 96).

Figura 96 – Traçado da ferrovia em direção ao Icó, à Paraíba e ao Cariri



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do Google Earth.

3.2.3 SARCCOL: pontes entre a cidade de Iguatu e o distrito de Alencar

Entre os anos 1910 e 1915, a RVC estava arrendada à inglesa A *South American Railways Construction Company Limited* (SARCCOL). Nesse período, Iguatu se manteve ponta de trilhos⁹³. No atual perímetro urbano, foram construídas

⁹² Eram impeditivas, à eficiência da indústria ferroviária, as serras de Gravié, dos Cavalos, do Quincuncá, da Vaca Morta, do Rubão, de São Pedro e de Dom Quintino, que se situam a jusante do rio Jaguaribe, nos atuais municípios de Farias Brito, Várzea Alegre, Grangeiro e Caririáçu – locais em que não raramente ocorreram acidentes rodoviários de grandes proporções.

⁹³ Ver Ferreira (1989).

três pontes monumentais⁹⁴. Atualmente, estão situadas paralelas e bem próximas à rodovia 282-404. Ligam o centro de Iguatu ao bairro Vila Neuma, na saída leste da cidade, em direção a Icó, Cedro e Orós (Figura 97).

Figura 97 – Pontes ferroviárias na cidade de Iguatu



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do *Google Earth*.

As duas primeiras pontes vencem o rio Jaguaribe, sendo a maior delas a Ponte Ferroviária do Rio Jaguaribe, ou Ponte Metálica, um ícone da cidade. O monumento é treliçado com “arco superior”, tabuleiro e estrado inferior, sobre os 160m de vão do rio, divididos em dois segmentos com 80m. Segundo o IPHAN (2008, p. 66), tratou-se de

belíssima ponte com estrutura em treliça metálica com perfil arqueado suportando cada um dos seus dois vãos. Possui largura de cinco metros e dez centímetros e altura máxima de sete metros e cinquenta centímetros. Seus contrafortes e apoio central são de alvenaria ciclópica e tem comprimento total de cento e sessenta metros.

⁹⁴ Utilizamos a noção de “monumento” de Alois Riegl, nos termos assinalados por François Choay (1999), em *Alegoria do patrimônio*.

A construção da engrenagem revelou-se problemática. A SARCCOL demandou mais de cinco anos para a conclusão, por vezes abandonando os serviços. O relatório do MVOP (1914, p. 67) reconheceu “não só a inação da South American como seu empenho em importar com extraordinária antecedência o material fixo”. O ofício nº 198, dirigido ao representante da SARCCOL, assim expôs:

Em resposta a vossos ofícios [...]. Entretanto, atendendo a que a ponte do Jaguaribe, com vão duplo de 80 metros, fica no início do serviço de Iguatu, autorizo-vos a encomendar a superestrutura metálica correspondente a esse vão e de acordo com o tipo aprovado (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1914, p. 67).

O ofício concluiu ainda que “a própria construção da ponte sobre o Jaguaribe, na extremidade da parte em tráfego da linha Baturité, e cuja construção traria indiscutíveis vantagens, foi tão desprezada que ainda hoje não está concluída” (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1914, p. 68). O mesmo documento assegura que foram recebidos 47.000 dormentes, 1.800,129 toneladas de trilhos e acessórios, 26 aparelhos de mudança de via e 1.385,383 toneladas de “superestructuras metálicas para pontes” (Rede de Viação Cearense, 1914, p. 83)⁹⁵.

Em 2008, a ponte sobre o Jaguaribe, segundo inventário de varredura do IPHAN (2008), apresentava um estado de conservação regular, mantendo o nível de preservação original. Assim como as demais pontes similares, segundo o IPHAN, possuem valor cultural.

Acrescenta-se, todavia, que não são os perfis arqueados, mas os elementos metálicos conectados com formatos triangulares, arrematados por peças metálicas retas, que delineiam os dois arcos superiores. Mesmo em obsolescência atualmente, observa-se a existência de dutos que atravessam ao longo da ponte, que integram sistema de comunicações do Estado, igualmente relevantes para a unidade potencial do patrimônio industrial⁹⁶.

⁹⁵ A ferrovia cruzou o rio Jaguaribe em 1916 e alcançou Lavras da Mangabeira em 1917, tendo antes passado pela localidade de Cedro, que ainda pertencia à primeira, e, dada a dinâmica do transporte ferroviário, emancipou-se em 1920.

⁹⁶ Em 23 de janeiro de 1916, foi inaugurada a magnífica obra de engenharia. O constructo de passagem da ferrovia sobre o rio Jaguaribe possibilitou a concretização da conexão do território cearense, estabelecendo a ligação de outras áreas econômicas com a capital Fortaleza. Estabelecia-se, assim, a junção da capital Fortaleza e do Sertão Central, com as regiões do Cariri e com a Paraíba, tendo, por este último, a ligação com o litoral da Zona da Mata do Nordeste, em especial com as capitais João Pessoa e Recife. O monumental esqueleto metálico de maior expressão simbólica da cidade, além de detentor dos valores históricos, estéticos e científicos, estabelece o elo entre a paisagem natural, o ambiente construído e o sentido de progresso e desenvolvimento.

Figura 98 – Ponte sobre o Rio Jaguaribe



Fonte: Arquivo pessoal do Engº Hamilton Pereira.

A poucos metros da grande ponte, o maior rio do Ceará, apresenta uma derivação – “o braço do Jaguaribe”. Este cruza a ferrovia no quilômetro 419,730. A ponte tem vão único, comprimento total de trinta metros e vigamento em treliça metálica – uma das peças em relevo “London”⁹⁷. Os contrafortes são em alvenaria ciclópica. Possui varanda baixa, largura de 4.95 m e treliças com altura de 4.50 m. Apresentou, segundo o inventário de varredura do IPHAN (2008), estado de conservação regular.

⁹⁷ O Relatório da RVC apontou que as pontes ferroviárias sobre o riacho Genipapeiro e Missão Velha, no sul do Ceará, começaram em 1923, foram importadas pela IFOCS, eram de fabricação alemã (Rede de Viação Cearense, 1924).

Figura 99 – Ponte sobre “braço” do rio Jaguaribe



Fonte: IPHAN (2008) e arquivo pessoal do autor.

Adiante, sobre o riacho Arara⁹⁸, no quilômetro 420,145, outra ponte também de vão único com altura de 4,45m possui contrafortes de alvenaria ciclópica, comprimento de 30m e 4,95m de largura. Segundo o IPHAN, em 2008, estava em bom estado de conservação e mantinha o nível de preservação original.

A ponte tem vigamento em treliça metálica e contrafortes de alvenaria ciclópica. Possui comprimento total de 20m. O relatório do IPHAN, em 2008, informou sobre a não aferição do nível de preservação da superestrutura devido à ausência de documentos de pesquisa. Era, porém, segundo o relatório, bom o estado de conservação (Figura 100).

⁹⁸ As duas pontes maiores são do tipo treliçadas *warren* em vão único, com tabuleiro inferior, cobrindo as ravinas em 30 metros. Estão localizadas próximas à ponte metálica sobre o rio Jaguaribe e no mesmo alinhamento; a primeira servindo para vazão de um afluente do rio principal, e a segunda possibilitando o fluxo do riacho Arara.

Figura 100 – Ponte sobre o riacho Arara, zona urbana de Iguatu



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2019.

Na sede urbana de Iguatu, a ferrovia rumou em sentido leste. Atravessou o rio Jaguaribe e o riacho Arara, no atual bairro Cajazeiras. O percurso tomado pelos trilhos, pela porção leste do rio Jaguaribe, ocorreu em função de alcançar o Icó e o Cariri. O traçado férreo seguiu em direção à serra do Jaguaribe, passando pela localidade Carnaúba até alcançar Alencar. O desenho curvilíneo da ferrovia, endereçando-se às áreas lacustres das Itans, deu-se, supostamente, não somente em função da topografia, mas em razão de livrar a área rural produtiva entre a cidade de Iguatu e a localidade de Alencar. Nesse local, denominado Chapada do Moura,

escritos da *Revista dos Industriais*, em 1928, revelados por Viana (2015, p. 196)⁹⁹, indicavam “32km de circunferência e foi demarcada e entregue à CIDAO pelo Governo Estadual” (Figura 101).

Figura 101 – Desenho da linha férrea e a Chapada do Moura



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2019.

Próximo à referida serra, em 1922, foram inaugurados a Estação de Jaguaribe e o ramal ferroviário que ligava Iguatu ao canteiro de obras de Poço dos Paus (Cariús), melhormente tratado nos tópicos adiante.

Os trilhos seguiram em direção ao leste, indo ter o Alencar, atravessando o riacho da Carnaúba e seus afluentes. O curso aproximou-se da serra do Jaguaribe, em que havia melhores condições técnicas de transpor as ravinas e de contornar o pequeno elevado que separa o rio Jaguaribe do riacho da Carnaúba, a chapada do Moura.

⁹⁹ Ver Viana (2015), em *Revista do Instituto do Ceará*.

3.2.4 Sede do distrito de Alencar

O distrito de Alencar, outrora José de Alencar¹⁰⁰, cuja sede originou-se da Fazenda da Serra, situa-se na porção oriental do município de Iguatu, extremado-se com os domínios de Orós, Icó e Cedro.

A estação de José de Alencar era a última parada do trem no município de Iguatu. O pátio era a derivação da via permanente da RVC para o ramal de Icó – posteriormente ramal de Orós (Figura 102).

Figura 102 – Planta da sede do distrito de Alencar, Iguatu



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do Google Earth.

¹⁰⁰ De acordo com Aragão (1998), José de Alencar foi vinculado ao município de Iguatu. Ainda conforme o autor, foi criado pelo Decreto-Lei nº 1.156, de 4 de dezembro de 1938, tendo como padroeiro São Sebastião. A denominação que figura atualmente se deu com o Decreto-Lei nº 1.114, de 30 de dezembro de 1943, quando homenageou o Presidente José Martiniano de Alencar. Acrescenta Nogueira (2019) que, só em 1911, José de Alencar passou à categoria de distrito, quando denominado inicialmente de Serra dos Morais e, posteriormente, em 1938, José de Alencar, no ano de 1938, passou a chamar-se apenas “Alencar”, voltando a se chamar “José de Alencar” em 1951. Dada a relevância do núcleo urbano, figura na lista dos novos municípios propostos a partir de distritos emancipáveis no Estado do Ceará (Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará, 2012); no entanto, ainda pertence ao Iguatu.

Os processos socioespaciais que ocorreram no final do século XIX e início do século XX, em razão do algodoeiro, segundo Duarte, Maciel e Nogueira (2019), implicaram o crescimento populacional e econômico do distrito. A função ferroviária de entroncamento colaborou com a dinâmica no povoado

O núcleo urbano destacou-se pelo embarque de algodão e pelo transporte de material para a construção do açude de Orós no ramal homônimo.

A estação ferroviária de Alencar foi inaugurada em 1916, em grande parte construída pelos ingleses da SARCCOL (Rede de Viação Cearense, 1916). Somente em 1918 foi concluída a capela do povoado (Nogueira, 2019).

Nogueira (2019) assegura que o casarão remanescente nas proximidades da igreja, que pertenceu à senhora Santana Holanda Montenegro, é uma das formas espaciais na geografia do Alencar. Foi, todavia, a inauguração da estação ferroviária da Rede de Viação Cearense, em 1916, que alterou a dinâmica urbana e forneceu elementos de ordenamento do traçado urbano. O edifício apresentava área de embarque e desembarque abrigada. O edifício foi demolido, e no local foi construída uma praça. Recentemente, a Casa de Turma teve o mesmo fim, dando lugar a um ginásio esportivo (Figura 103).

Figura 103 – Estação ferroviária José de Alencar (demolida) e a residência da senhora Holanda Santana em 2023



Fonte: IPHAN (2008) e arquivo pessoal do autor de 2023.

Essas obras, que foram executadas à revelia da significação cultural do acervo ferroviário, não foram devidamente concluídas, e o leito da ferrovia pouco sobressai ao tecido urbano, mesmo ainda existindo em vários trechos da vila e dos terrenos rurais do povoado.

3.2.4.1 A residência do agente ferroviário

A residência do agente ferroviário é o único remanescente da arquitetura ferroviária em Alencar. O inventário de varredura do IPHAN (2008), relatou que “não foi possível determinar o nível de preservação do referido imóvel por falta de documentação de referência”. Segundo o documento, “Trata-se de um belo edifício alpendrado com acesso lateral e coberta de duas águas no corpo principal do edifício. Suas fenestrações são de vergas retas e arrematadas por frisos” (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2008). O edifício havia sido modificado, o estado de conservação era regular, não apresentava proteção, vigilância e, também bens móveis ou materiais rodantes (Figura 104).

Figura 104 – Residência do agente e demolição da casa de turma em Alencar: substituição da telha de barro por fibrocimento



Fonte: IPHAN (2008) e arquivo pessoal do autor de 2021 e 2023.

A residência sediou há pouco um Centro de Referência da Assistência Social (CRAS) pela administração municipal. A conversão de uso manteve os elementos de fachada e preservou, em boa parte, a compartimentação original do edifício. Em meados de 2023, em outra prospecção de campo, constatamos o abandono e o início do processo de arruinamento. Percebemos, inclusive, que a telha de barro fora substituída por fibrocimento, que se encontra, atualmente, sem uso e em situação precária (Figura 104).

Ao longo do domínio ferroviário e nas proximidades da igreja, alguns edifícios manifestam aspectos da arquitetura protomodernista (Figura 105).

Figura 105 – Arquitetura antiga de Alencar



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2023.

À montante e à jusante do núcleo de Alencar, duas pontes sobre o riacho da Carnaúba e da Gamboa integram a paisagem, sobretudo a segunda, que está bem próxima à rodagem que liga o Alencar ao município do Cedro (Figura 108). É constituída em duas vigas de alma cheia perfil “I” de 1.10m de altura, condicionando um tablado de 3.50m de largura, alcançando um vão de 10m. Entendemos que esses objetos têm significação cultural, integram a paisagem e podem ser reafetados para o transporte ou reutilizados para construção civil (Figura 106).

Figura 106 – Ponte sobre o Riacho Gamboa em Alencar, Iguatu



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2018.

3.3 Ramais de Cariús e Orós: açudagem, ferrovia e desenho urbano

A cidade de Iguatu situa-se nas proximidades de dois sítios propícios à açudagem: os boqueirões de Poço dos Paus, atualmente a cidade de Cariús, àquela época pertencente ao município de São Matheus (Jucás), e Orós, povoado que pertencia ao Icó.

Em 1919, as medidas tomadas pelo Presidente Epitácio Pessoa no combate às secas – “as grandes Obras do Nordeste” – e a subordinação administrativa da Rede de Viação Cearense (RVC) à recém-criada Inspetoria Federal de Obras contra as Secas (IFOCS)¹⁰¹ de imediato suspenderam os trabalhos de prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral (EFS) e “os da linha de ligação Fortaleza-Sobral” para que se concentrassem investimentos em açudagem na região de Iguatu (Inspetoria Federal de Obras contra as Secas, 1921, p. 139)¹⁰². Segundo relatório da IFOCS,

[...] a medida foi levada a efeito, tendo-se consideração não só o esgotamento da verba, [mas, também] a pressa que se deu o Governo em iniciar a construção dos ramaes destinados ao transporte de materiais para as

¹⁰¹ “A Rede de Viação Cearense que, em virtude do Aviso número 8, de 6 de abril de 1920, passara a ser subordinada, administrativamente, à Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, por conveniência da construção das grandes barragens do Nordeste” (Rede de Viação Cearense, 1924, p. 1).

¹⁰² Transformação da IOCS em IFOCS pelo Decreto nº 13.687, de 7 de abril de 1919, com objetivo de assistir às vítimas das secas. O pacote administrativo carregou duas medidas importantes: a grande açudagem e a subordinação administrativa da RVC ao IFOCS (Lima, 2007).

barragens dos reservatórios Orós e Poço dos Paus (Inspetoria Federal de Obras contra as Secas, 1921, p. 132).

Em 18 de fevereiro de 1921, foi assinado contrato, conforme Decreto nº 14.591, com a estadunidense Dwight P. Robinsn & C^o Inc. para a construção “das barragens de alvenaria dos grandes açudes e das respectivas obras de irrigação [...] ficando desde logo designadas as barragens de Orós, Poço dos Paus, Rio do Peixe, Piranhas e São Gonçalo” (Inspetoria Federal de Obras contra as Secas, 1924, p. 43). A priorização dos serviços de açudagem em Poço dos Paus e Orós pelo Estado motivou a construção do ramal férreo ligando a linha tronco da RVC, em Iguatu, aos respectivos canteiros de obras em São Matheus (Jucás) e Icó.

A IFOCS, nessa empreitada, produziu cartografias e utilizou desenhos elaborados pela Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS) que trataram as bacias das represas e indicaram núcleos urbanos, dentre eles, alguns que foram servidos pelos ramais da linha férrea. Os relatórios e as planimetrias subsidiaram o estudo do desenho dos centros urbanos e da arquitetura nos ramais de Poço dos Paus e Orós.

3.3.1 O Ramal de Cariús (Poço dos Paus)

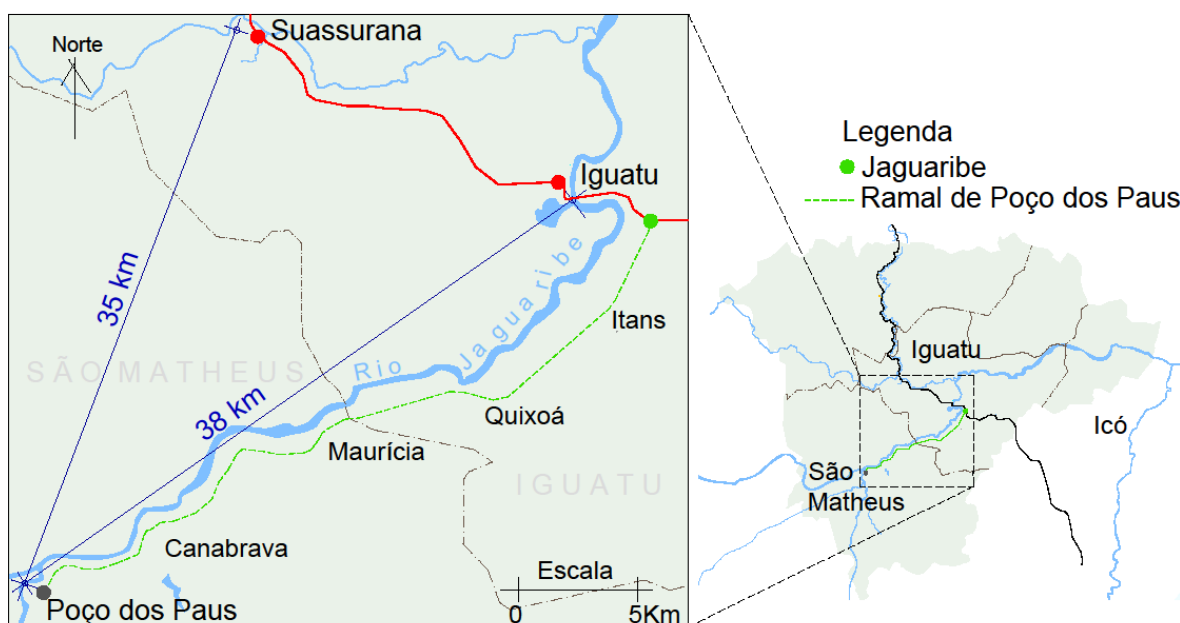
A ligação ferroviária entre Iguatu e Poço dos Paus originalmente foi estudada ao norte do rio Jaguaribe, uma vez que as obras do açude iniciaram em 1912 e a ponta dos trilhos ainda não haviam atravessado o rio - a obra da Ponte Metálica que foi concluída somente em 1916. Os documentos da IFOCS (1925) explicitavam que Poço dos Paus estava a 38km de Iguatu e 35 km de Suassurana, e que eram as “estações mais próximas da via férrea de Baturité” (Figura 107).

Ao cabo do primeiro vintênio do século XX, a inspetoria construiu uma “rodagem” pelo sul do rio Jaguaribe. Entretanto, conforme explicitou-se nos relatórios da IFOCS (1925, p. 36), o “transporte de materiaes exigia uma solução imediata, principalmente em vista das apertadas contingências da secca de 1919”.

Tendo concluído os estudos topográficos e geológicos e sido resolvido que a construção do “Poço dos Paus” fizesse parte das obras planeadas pela Inspetoria por solução decisiva do problema das secas, determinou-se a construção de um ramal férreo ligando Iguatú a Poço dos Paus (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1925, p. 36).

A ligação de Poço dos Paus à linha tronco da RVC adveio com entroncamento e pátio ferroviário construídos na localidade Jaguaribe, após o rio homônimo, em Iguatu. A inauguração ocorreu em 1922, quando foram interligadas as seguintes localidades: Itans, Gadelha, Quixoá, Maurícia, Canabrava e Poço dos Paus (Figura 107).

Figura 107 – Localização de Poço dos Paus, Suassurana, Iguatu e Jaguaribe



Fonte: Elaborada pelo autor.

As construções ferroviárias remanescentes nesse ramal são as ruínas do pátio e entroncamento de Jaguaribe, a ponte sobre o riacho Cangatí, a estação de Maurícia e a casa de turma, no Sítio Canabrava. A cidade de Cariús de um modo geral - ou pelo menos seu núcleo primaz - pode ser considerada um produto das atividades ferroviárias da RVC e de açudagem da IOCS/IFOCS.

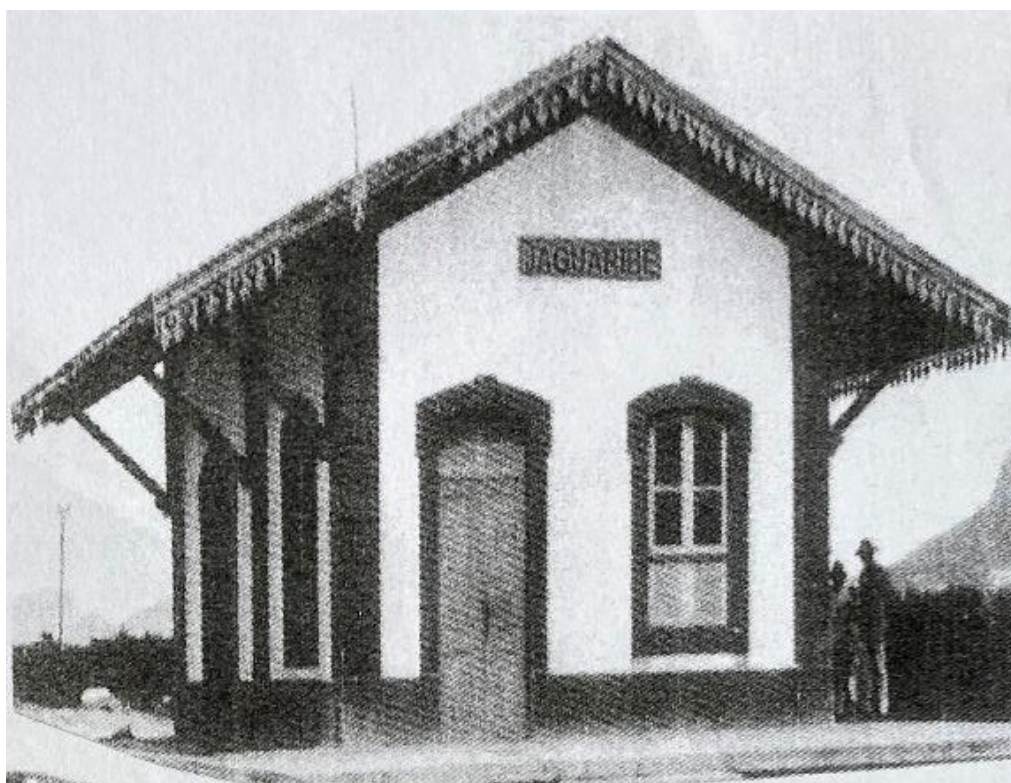
Além da constatação visual durante as incursões de campo, a investigação do traçado dos núcleos ferroviarizados foi auxiliada pelas plantas produzidas pela IOCS e IFOCS. Cotejamos as seguintes planimetrias: “Bacia de Irrigação do Açude Poço dos Paus, IOCS, 5ª Secção, Cartographia e Topographia, do ‘engenheiro encarregado’ Cecil S. Haig, de setembro de 1913 – IFOCS – 5ª Secção – Topographia e Cartographia”, as folhas 54, 55, 63, 85, 86, 105, 106 e 110; “Poço dos Paus, Outubro 1922 – Planta nº 178 (R/20)”; a “Planta de Poço dos Paus, Outubro 1922 – folha 174 (R/36); e o “Projecto do Açude Poço dos Paus”, Estado do Ceará, Município de S.

Matheus – Detalhes da Barragem - Projecto Nº 201 – IOCS – 1ª Secção, de 24 de julho de 1912 – Prancha 5 – Folha 144 (R 36).

3.3.1.1 *Localidade de Jaguaribe*

A estação de Jaguaribe e a residência do agente ferroviário foram inauguradas em 1922 (Figura 108). O relatório da RVC de 1928 informou sobre reparos e melhorias na estação. A localidade não formou núcleo urbano, mormente após a desativação do ramal ferroviário, em 1976 (Giesbrecht, 2009). O pátio era isolado das estradas e limitado pela fazenda da CIDAO ao sul e pela serra do Jaguaribe ao norte. Não obstante, o núcleo tinha função estratégica por ser o ponto da linha férrea mais próximo a Poço dos Paus, a jusante do rio Jaguaribe.

Figura 108 – Estação do Jaguaribe (demolida)



Fonte: Capelo Filho (2010).

O pátio, atualmente, encontra-se em local de difícil acesso, e as ruínas da estação ferroviária misturam-se à vegetação (Figura 109).

Figura 109 – Ruínas da estação de Jaguaribe



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Nas imediações do entroncamento de Jaguaribe, referente ao leito da ferrovia permaneceram apenas os trilhos da linha tronco da RVC. Aqueles pertencentes ao Ramal de Poço dos Paus foram retirados, uma vez estarem obsoletos há quase meio século. O trecho entre Jaguaribe e Itans estrada de ferro tornou-se um caminho de chão somente acessível em partes (Figura 110).

Figura 110 – Trilhos existentes na linha tronco, e retirados no ramal de Poço dos Paus, desativado em 1976



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

O caminho que ladeia a antiga linha férrea contorna as ruínas dos pontilhões¹⁰³ nas passagens dos cursos d'água. Os córregos são afluentes do riacho

¹⁰³ Apoio em U e rigor na execução da cantaria dos pontilhões.

das Itans, também chamado de “Jaguaribe-mirim” (Figura 111), e interligam-se a pequenas barragens arrimadas ao greide da ferrovia (Figura 112).

Figura 111 – Ruínas dos pontilhões sobre riacho das Itans



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2020.

Figura 112 – Barragem junto ao greide da ferrovia



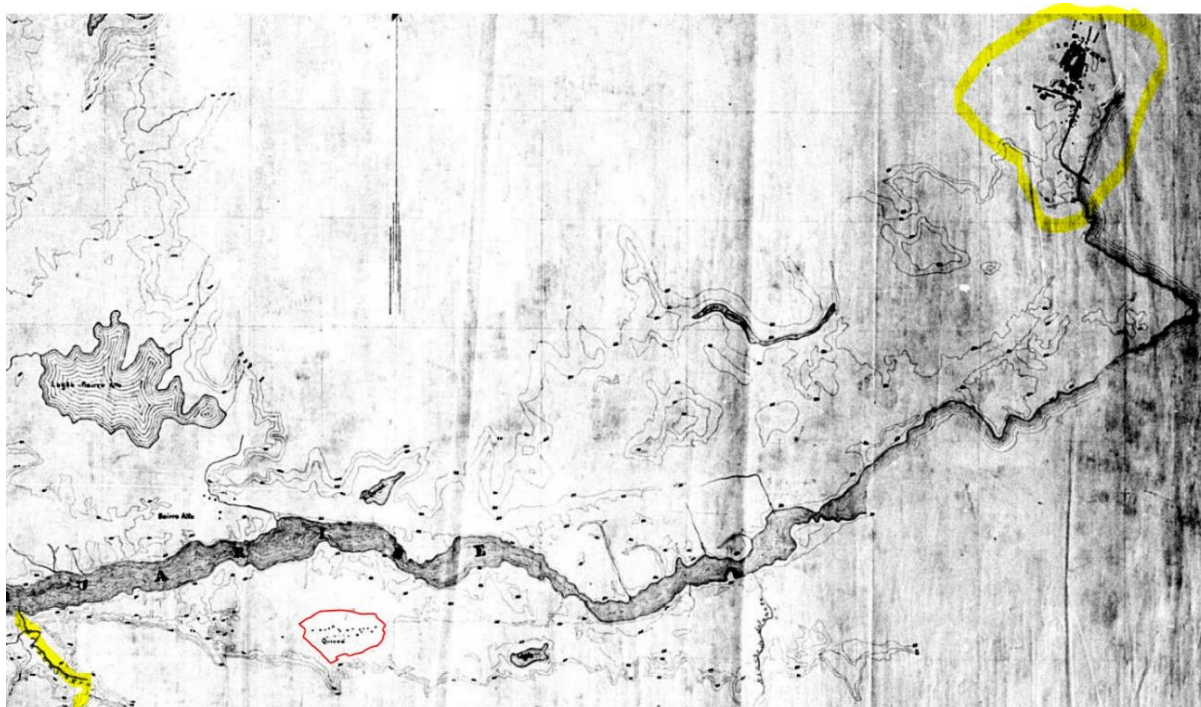
Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2020.

3.3.1.2 Sede urbana do distrito de Quixoá

O curso ferroviário, após o Sítio das Itans e o riacho dos Defuntos, alcançou a localidade de Quixoá. Nesse trecho, no momento presente, parte do leito foi transformado em rodagem. A via liga a localidade de Gadelha, em Iguatu, ao município de Cariús (Figura 107).

A planimetria da IFOCS identificou relativa concentração de residências em Quixoá antes da construção ferroviária. Era a área mais habitada entre Iguatu e Cariús na margem sul do rio Jaguaribe, no início do século XX¹⁰⁴ (Figura 113).

Figura 113 – Povoado de Quixoá antes da ferroviarização



Fonte: Bacia de Irrigação do Açude Público Poço dos Paus – R-36 (110) (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1923, Planta 110).

Sobre o riacho Cangatí, uma ponte ferroviária permitiu que se ligasse os municípios de Iguatu e São Matheus. A obra, após a desativação do ramal do trem, foi reativada para uso rodoviário. Foram construídos elementos de concreto – viga, laje e guarda-corpo. A ancianidade e a originalidade dos dois pilares centrais e dos

¹⁰⁴ Verificamos que Quixoá e Itans são citadas nos documentos históricos desde as datas de sesmarias no início do século XVIII. As localidades, no alvorecer do século XX, reuniam casario (conforme levantamento de açudagem da IFOCS), mas se mantiveram com características rurais. Quixoá atualmente se destaca no cultivo de arroz e banana (PDDU Iguatu, 2000).

aparelhos de apoio foram mantidas e permanecem como relevante unidade potencial artística do monumento (Figura 114).

Figura 114 – Ponte sobre o riacho Cangatí



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2019.

Ao vencer o riacho Cangatí, a ferrovia seguiu ladeada pelo rio Jaguaribe, ao norte, e pelas serras da Mutuca e Cariús, ao sul. Acedeu as regiões rurais de Maurícia e Canabrava, que pertenciam a São Matheus (Jucás), e, atualmente, integram o município de Cariús.

3.3.1.3 Localidade de Maurícia

A região de Maurícia é pouco habitada, mas estratégica. Era o ponto médio da linha entre Jaguaribe e Cariús e concentrava estradas que juntavam a produção de Quixoá, Poço do Mato (Caipu), Tabocas e outras áreas seminais ao sul do Jaguaribe, em evidência desde o século XVIII¹⁰⁵. O Sítio foi contemplado com estação ferroviária, mas o entorno da estação não formou núcleo urbano. Atualmente a construção encontra-se em ruínas, sob vegetação (Figura 115).

Figura 115 – Ruínas da estação de Maurícia



¹⁰⁵ A Estação de Maurícia foi construída onde se instalou a primeira fazenda de gado do Iguatu, no final do século XVII e início do século XVIII, pertencente ao Sr. João de Souza Vasconcelos.



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2019.

Os registros oficiais não apresentaram a data de inauguração da Estação de Maurícia, assim como não constava em relatórios oficiais pujantes como os de 1924 da RVC e 1960 da RFFSA. Verificamos *in loco* a nomeação “Maurícia” e que foi citada no *Dicionário Histórico e Descritivo do Estado do Ceará*, de Álvaro Gurgel de Alencar como “Estação no Ramal Cariús” (Alencar, 1939, p. 244).

Na fachada leste, sobre um dos acessos, é possível identificar o letreiro “Maurícia” (Figura 116).

Figura 116 – Letreiro da fachada



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

A ruína possibilita compreender elementos estéticos e da tecnologia construtiva da época. O desvelamento do reboco indica o uso de tijolo maciço, a

paginação de seu assentamento e sua utilização à galga na formação das vergas retas (Figura 115). Em um dos pilares, que são em alvenaria, afere-se o detalhe construtivo da mão-francesa; o montante é embutido no pilar. Solução construtiva que se repetiu em edifícios da Ribeira do Quixelô (Figura 117).

Figura 117 – Fachada e pilar com marcas do engaste da mão-francesa



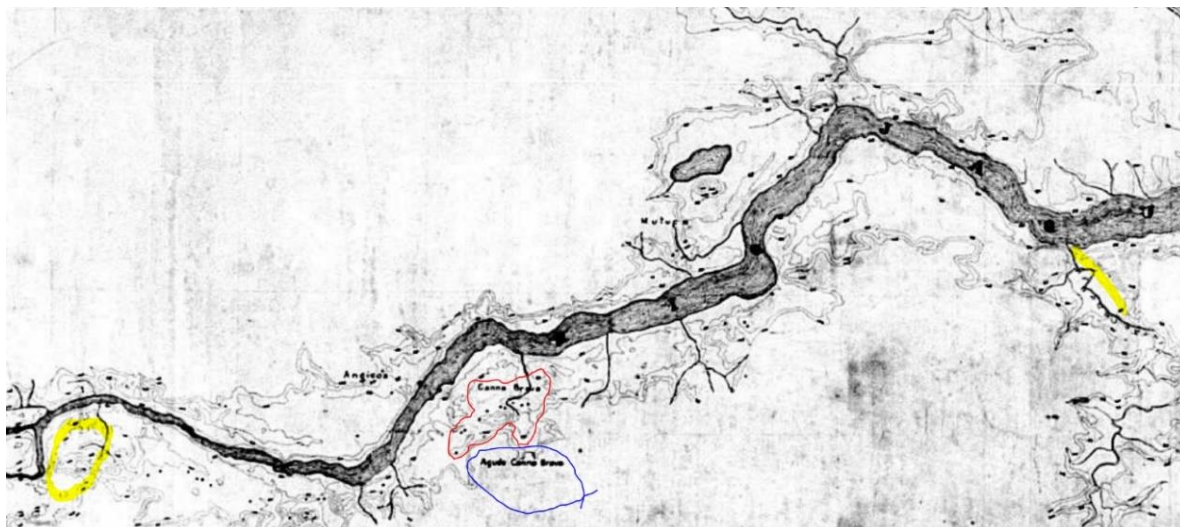
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

3.3.1.4 Sítio Canabrava

O sítio Canabrava é ponto médio entre Maurícia e Cariús e situa-se à jusante do estreito entre as serras da Mutuca e do Cariús. Antes de ser ferroviarizada, a região possuía um ajuntamento de casas, conforme levantamento da IFOCS. Além das residências, as planimetrias identificaram uma barragem, o “açude Cana-brava” – a única represa representada na planta (Figura 118).

A concentração de casas indicada na planimetria da IFOCS é a localidade hoje denominada São André (Figuras 119 e 120). O núcleo situa-se 100m ao norte do leito ferroviário, à margem do vertedouro do açude Canabrava. Presentemente, conserva uma capela monumental (Figura 121) e o desenho peculiar da vila. Um pouco mais de vinte residências ocuparam o adro da capela, implicando uma via circular, que é a única do núcleo.

Figura 118 – Açude e residências em Canabrava



Fonte: Bacia de Irrigação do Açude Público Poço dos Paus – R-36 (110) (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1923, Planta 110).

Figura 119 – Açude Canabrava, São André, Parada e Casa de Turma



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de foto do *Google Earth*.

Figura 120 – O rio Jaguaribe, o leito ferroviário e a vila São André



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de foto do *Google Earth*.

Figura 121 – Capela em São André



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2021.

Pelo Sítio Canabrava, a linha férrea correu entre o rio Jaguaribe e a vila São André. Ao leste desse núcleo, após 1km, a RVC construiu casa de turma, que está em ruínas. O edifício é elevado cerca de 1m do nível da ferrovia, ajustado ao caimento do terreno. A coberta era em duas águas, mas com cumeeira paralela ao alinhamento frontal¹⁰⁶, que era o desenho próprio das casas de fazendas (e Sítios) oitocentistas locais. Prevalecia a fachada simétrica, o acesso central e duas janelas, uma em cada lado. A planta baixa da Casa de Turma era dividida em cinco ou seis compartimentos retangulares (Figura 122).

Figura 122 – Ruínas da casa de turma em Canabrava, Cariús



Fonte: *Google Earth* e arquivo pessoal do autor.

Segundo o morador e comerciante local João Nogueira, a atual vila Canabrava era ponto em que o trem realizava parada; todavia, não constituiu

¹⁰⁶ A maioria dos edifícios ferroviários construídos nesse período no Quixelô apresentava cumeeira perpendicular ao alinhamento frontal do terreno.

edificação para esse fim. Verificamos ainda que os relatórios da RVC não fazem menção a estação ou parada. Entretanto, a existência da Casa de Turma nas proximidades, que se encontra em ruínas, são indícios de que o núcleo era relevante às operações ferroviárias. O leito ferroviário voltou a ser rodagem – conforme citamos anteriormente, a rodagem foi construída antes da ferrovia. Nesse trecho, a sede da localidade Canabrava está pavimentada em pedra tosca. Abaixo, a residência e o comércio no exato local de parada da locomotiva (Figura 123).

Figura 123 – Local em que parava o trem em Canabrava, Cariús



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

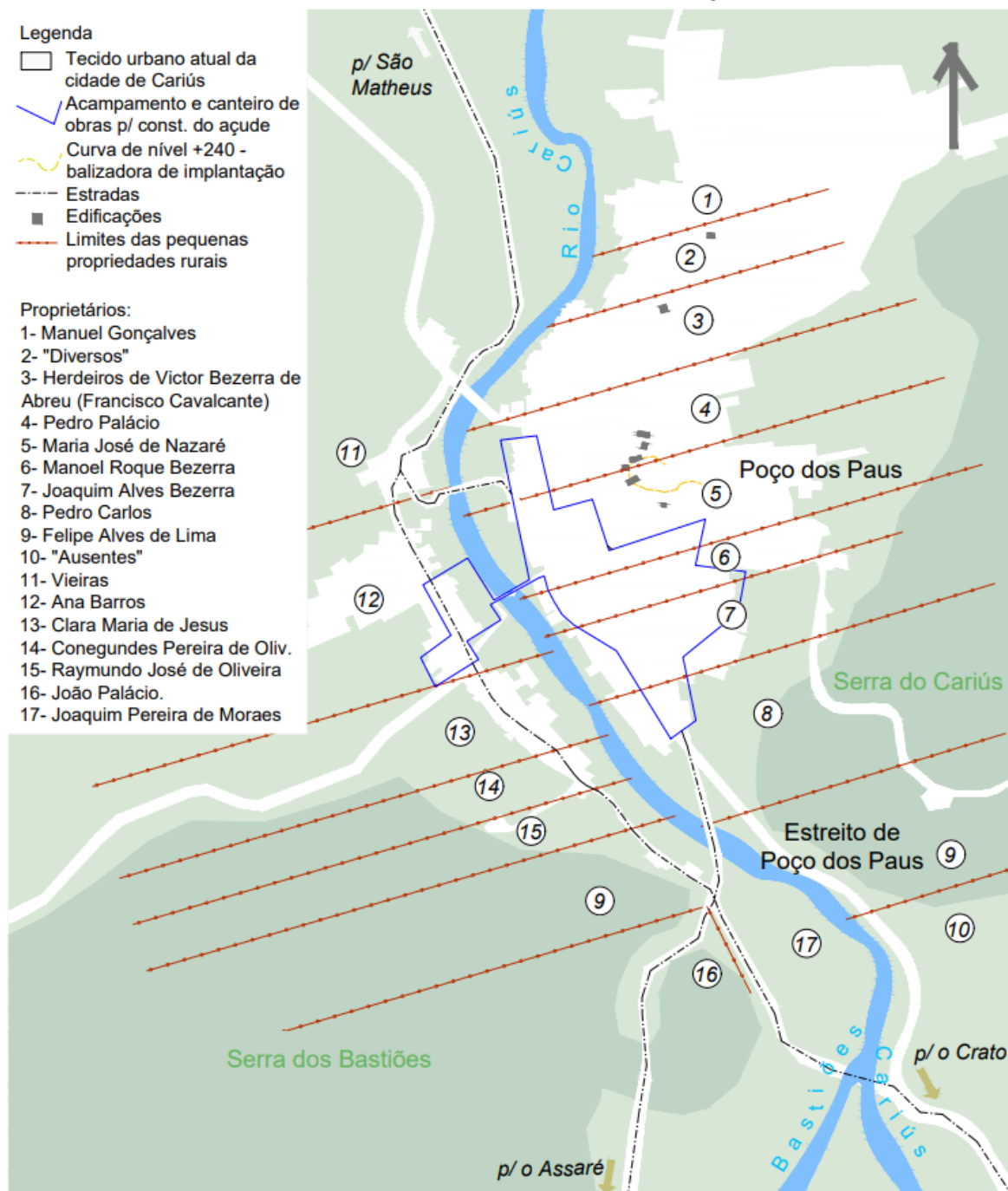
Até alcançar Cariús, a ferrovia seguiu o rio Jaguaribe por propriedades rurais. Ao longo desse trecho, margeando as serras de Jaguaribe, Mutuca e Cariús, com exceção do Gadelha, a ocupação urbana é pouco densa e se intensificou de forma linear, principalmente após a desativação da linha férrea em 1976 (Giesbrecht, 2009). Somente em 10 de janeiro de 1994, o ramal ferroviário foi oficialmente suprimido.

O antigo leito ferroviário foi reativado como estrada de rodagem, em alguns trechos asfaltada, outros em pedra tosca. A grande maioria do trajeto é em estrada-de-chão.

3.3.1.5 Cariús (Poço dos Paus)

O acampamento e o canteiro de obras para a construção da barragem de Poço dos Paus ocuparam diversas pequenas propriedades rurais (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1925) (Figura 124).

Figura 124 – Planta de Poço dos Paus com limites das propriedades rurais “convencionados” em outubro de 1922



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de DNOCS, Planta nº 175.

Poço dos Paus não tinha comunicação direta com Iguatu, o acesso por estrada-de-chão ocorria por São Matheus, que se ligava ao sítio pela Estrada do Crato (Figura 127). O Estado priorizou as obras do açude Poço dos Paus, em 1912, em função de o sítio “oferecer condições mais vantajosas” entre “vários locais estudados” e “relativa proximidade da via-férrea de Baturité (33 quilômetros)” (Inspetoria de Obras Contra as Secas, 1912, p. 22).

O relatório da IFOCS (1925, p. 36) informava que “Poço dos Paus, ao início desses trabalhos [de açudagem] era menos que um arraial; apenas contava, muito espaçadamente, umas quatro moradas de taipa. Dahi a necessidade de construir moradias e abrigos para os operários da construção” (Figura 127).

A partir de 1919, “sob administração” da estadunidense *Dwight P. Robinson and Company Inc*, foram construídas a residência do engenheiro e um hospital, ao norte do acampamento, e, mais ao sul, o escritório da IFOCS e uma garagem (Figura 128). Em seguida, “foram feitos sete grupos de casas de tijolo; cada grupo com três pequenas moradias higiênicas” (Figura 129). Além disso, para “operários solteiros”, foram construídos “barracões de alvenaria e telha podendo abrigar 36 pessoas” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1925, p. 36). Devido à “construção de casa de tijolo [ser um processo] moroso” e por não atender “à urgência que havia em abrigar numerosas famílias de operários durante o tempo das chuvas (1920), foram também construídas 20 casinhas de taipa” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1925, p. 36) (Figuras 128, 129 e 130).

Figura 125 – Escritório da IFOCS



Fonte – Bridi (2010) e arquivo pessoal do autor

Figura 126 – Atual rua Silvestre Almeida Duarte (Rua da Vila)



Fonte: Bridi (2010) e arquivo pessoal do autor.

Figura 127 – Hospital “da IFOCS” e residência do médico e do engenheiro-chefe

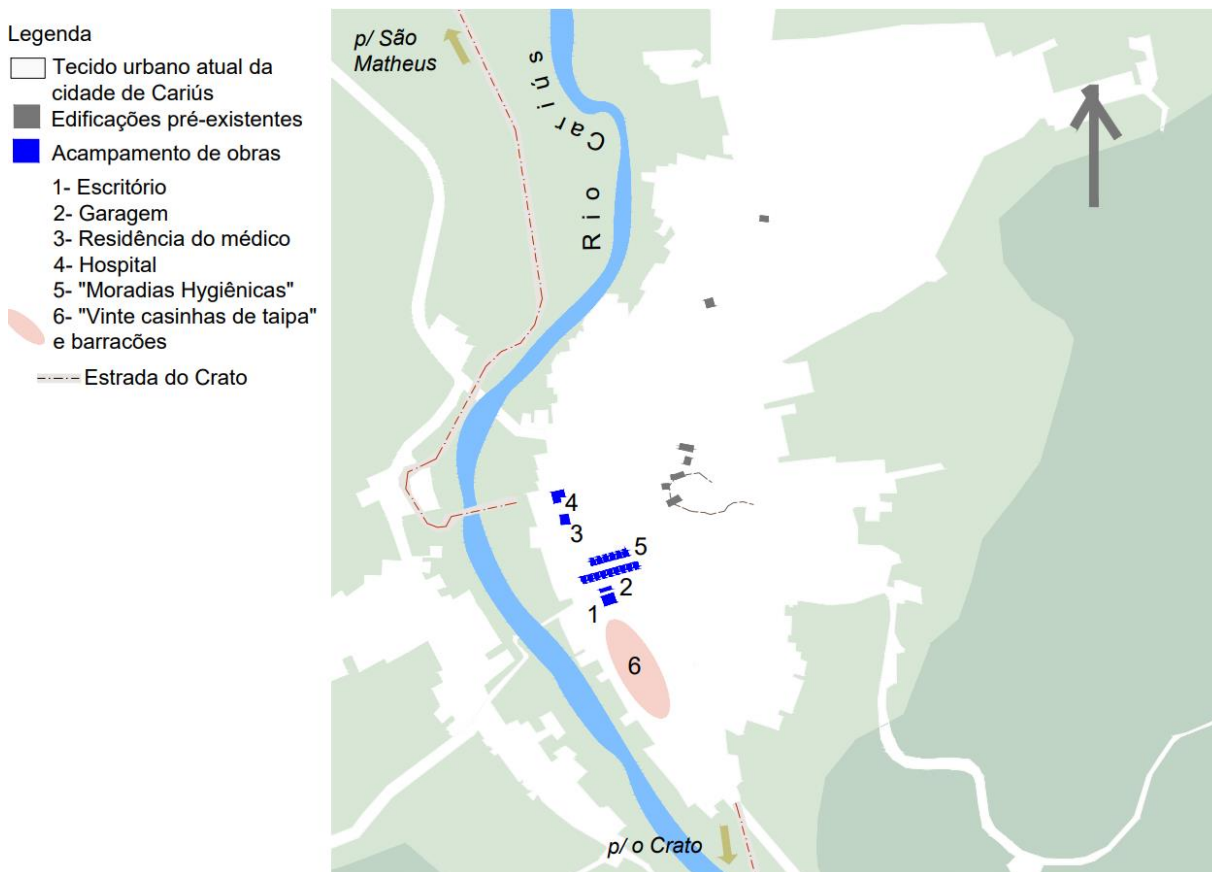


Fonte: Arquivo pessoal do autor e Bridi (2010).

Em 1922, a estação ferroviária foi inaugurada em ponto equidistante das instalações dos operários, do escritório da IFOCS e da residência do agente ferroviário, tornando-se ponto central do povoado (Figura 132). Nesse período, foi “concluído todo o serviço de geração elétrica e vinte casas para habitação dos administradores e dos operários; edificaram-se barracões para depósito, armazéns,

casa de machinas e officina” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1923, p. 52). As áreas de melhor infraestrutura eram ao norte, próximas ao Prado, a atual Praça da República, onde se localizou o hospital do acampamento e a residência do médico, voltados ao leste, à nascente - neste local, nos anos 1930, foi construída a igreja matriz. As melhores habitações eram as residências do médico, do fiscal e do superintendente, todas isoladas (Figura 130 e 132). Situaram-se na margem esquerda do rio Cariús, resguardadas dos espaços de produção, transporte e acomodação dos operários, onde, desde as primeiras planimetrias, a área era intitulada “Villa Americana” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1923). Ligando as duas margens do rio Cariús, foi construída uma ponte pênsil, em madeira, suspensa por cabos de aço. O constructo foi destruído na enchente de 1974 (Figura 128).

Figura 128 – Poço dos Paus em 1920

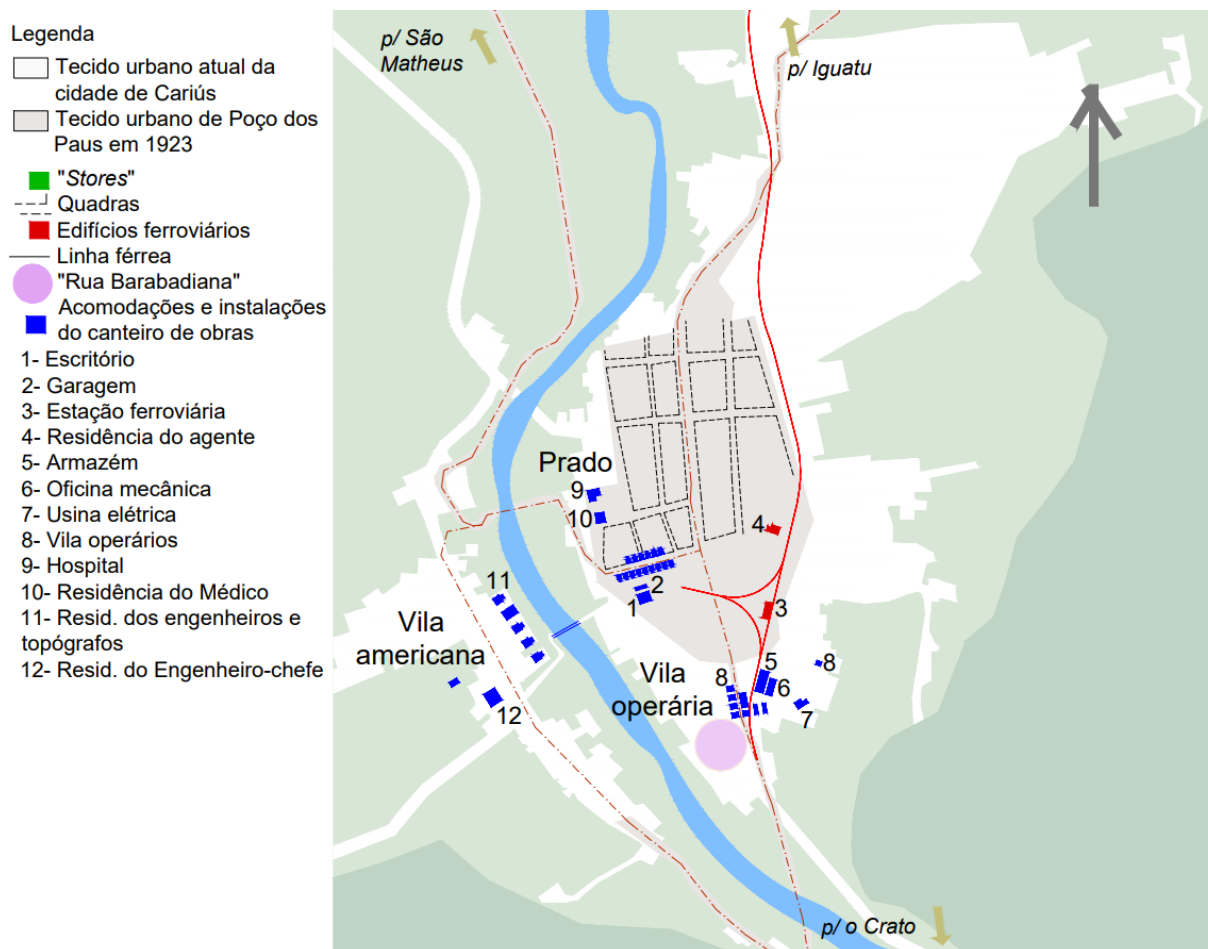


Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IFOCS (1925).

Queiróz (2020, p. 128) assegura que a vila concluída abrigava dez mil pessoas, e, dentre as obras infraestruturais análogas pelo semiárido, Poço dos Paus foi a “experiência de maior vulto”. Em 1922, as ruas “América”, “15 de Novembro” e

“do Mercado”, interceptada pelas “avenidas 13 de Maio”, “7 de setembro” e as ruas José de Alencar e Rio Branco, constituíam o núcleo primaz da cidade, delimitado ao nascente, pelos trilhos, e ao poente, pelo rio Cariús¹⁰⁷. O zoneamento estabelecido pelos procedimentos de obra, como a disposição de máquinas, depósitos, armazéns, hospital, transportes sobre trilhos, acondicionamento dos animais, hospedagens (diferenciadas) de operários, técnicos e administradores, entooou a organização do espaço da atual cidade de Cariús.

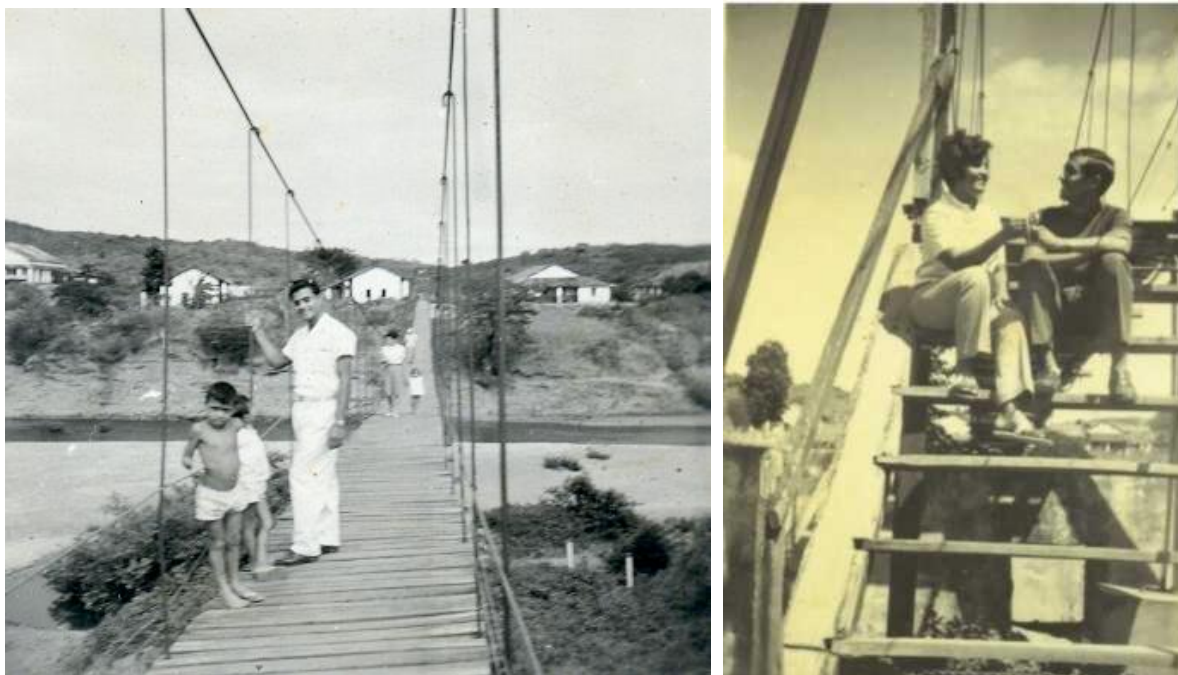
Figura 129 – Acampamento e canteiro de obras de Poço dos Paus



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de DNOCS, Planta nº 175.

¹⁰⁷ No alvorecer dos anos 1920, em Poço dos Paus, estavam em funcionamento sub-ramais ferroviários, linhas elétricas, instalações de água “filtrada”, pontes entre a “cidade” e a Vila Americana, depósito de dinamites, “water tanks”, guindastes, “Sand Storage”, “Time Office”, túnel, incinerador, depósito de madeira etc. (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1924, Plantas 143 e 189).

Figura 130 – Ponte pênsil de Cariús



Fonte - <http://www.nossocarius.com.br/2016/11/ponte-de-madeira.html>

Cariús¹⁰⁸, antes Poço dos Paus, portanto, originou-se do canteiro de obras de construção do açude homônimo. A cidade se organizou não somente sobre guias de engenharia, mas especificamente da engenharia ferroviária. A aderência da RVC ao IFOCS mostrou-se em relação ao transporte, ao desenho do núcleo, à arquitetura, à infraestrutura etc. Os relatórios da Inspeção citavam que, a partir de meados de 1922, a totalidade dos serviços de “terraplanagem, machinas, bombas, casas, móveis, etc.”, passaram à responsabilidade do “engenheiro da estrada de ferro, ali instalado” IFOCS, 1925, p. 36).

Maria Simone Beserra (2023) revelou trecho de depoimento do deputado Federal Alfredo Pinheiro, para o jornal *A Lucta*, em 1923:

É actualmente, Poço dos Paus, uma pequena cidade americana, situada em um recanto outrora afastado da civilização, e que o conhecemos há dois anos

¹⁰⁸ Cariús situa-se na confluência dos rios Cariús e Bastiões. Figurava como fazenda na planimetria elaborada por Théberge, em 1861. Pertencia à freguesia de São Matheus, posteriormente município de Jucás. Foi elevada à vila pelo Decreto-Lei nº 169, de 1938, e emancipou-se de Jucás pela Lei nº 1.153, de 22 de novembro de 1951, quando foram criados os distritos São Sebastião, São Bartolomeu, Bela Vista e Caipu. A primeira eleição municipal ocorreu em 1954. Cariús significa “água que sai do mato” (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2023; Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará, 2016).

apenas, com dois casebres de taipa. Tem hoje nove mil habitantes e se dispõe em três bairros distintos: o bairro dos americanos, o dos brasileiros e o bairro dos barbadianos (sic) (Beserra, 2023, p. 119).

Entre os anos 1922 e 1923, em função da construção do Açude de Poço dos Paus, o núcleo acolheu pessoas de outras nacionalidades inclusive. Incrementou a atividade comercial, também com a presença da loja varejista *A Pernambucana*, do grupo *Lundgren*. De acordo com Simone Beserra (2023), a empresa instalou filial no povoado ligada à loja de Iguatu.

Em 1932, estabeleceu-se o Campo de Concentração¹⁰⁹ em área contígua à malha urbana, na margem esquerda do rio Cariús. Em 1938, o núcleo urbano foi elevado à vila e, em 1941, instalou-se a usina de beneficiamento de algodão Montenegro. O cotonifício foi a atividade que imperou na localidade no período de maior atividade ferroviária (Beserra, 2023, p.122). Cumpre-nos mencionar que durante os levantamentos de dados para esta pesquisa, os espaços remanescentes da Usina Montenegro foram demolidos (Figuras 134 e 135).

Figura 131 – Galpões e a estação ferroviária: algodão para ser transportado e a Usina Montenegro

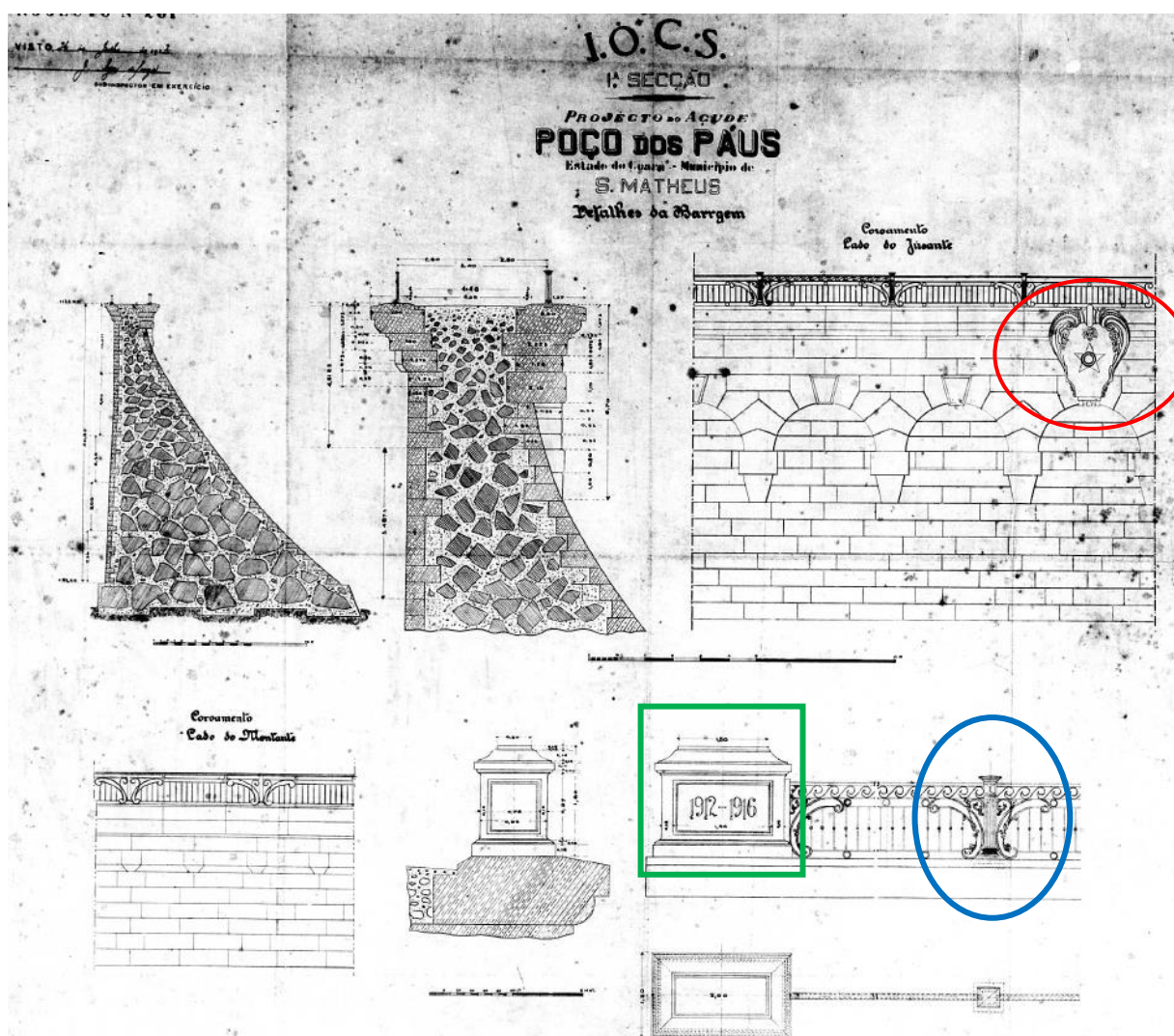


Fonte: IBGE (2023) e arquivo pessoal do autor

¹⁰⁹ Ver Neves (1995), Rios (2014) e Belik (2023).

As construções relacionadas à ferroviarização e açudagem utilizaram elementos da arquitetura eclética, fizeram uso de materiais “modernos”, próprios do período protomodernista. Alguns componentes figuraram em projetos da IOCS da década de 1910 (Figura 132).

Figura 132 – Elementos arquitetônicos nos anos 1910



Fonte: IOCS.

São notáveis denominações de espaços utilizados nas planimetrias como “passeio” e rebuscamentos no coroamento da barragem, ornamentos que supostamente seriam talhados em pedra ou modelados em reboco. No mesmo projeto, o desenho do guarda corpo sugere a utilização de ferro fundido. Destacamos os escritos “1912-1916”, que entendemos ser o interstício que estava previsto para início e conclusão das obras. No entanto, a barragem nunca foi construída.

Nos edifícios, predominavam as plantas retangulares e as fachadas originalmente simétricas. O uso de platibandas e ornamentos geometrizados, nos anos 1920, acompanhavam as mudanças estilísticas, que reuniam influências do neogótico e *art déco* (Figura 134 e 136).

Figura 133 – Platibandas e influências *art déco*



Fonte: Arquivo pessoal do autor em 2021.

A Estação de Cariús, inaugurada em 1922, difere das demais da Ribeira do Quixelô em proporções e linguagem arquitetônica. As dimensões justificam-se pelo fato de ser ponta de linha e por acumular funções de armazenagem relacionadas às obras de açudagem. O edifício é cercado por platibandas que escondem um telhado de geometria mais complexa que aqueles das estações de Jaguaribe, Iguatu e Afonso Pena (Acopiara); o corpo central da cobertura é mais alto, em duas águas e cumeeira perpendicular à linha férrea. A interseção com os telhados laterais, que tem cumeeira rotacionada em 90° em relação ao corpo central, é feita com rincões. As empenas, simétricas e ornadas, nas duas extremidades ultrapassam a cobertura (Figura 137).

Na atualidade, no prédio da estação, funciona o hospital Dr. Thadeu de Paula Brito. O edifício conserva os elementos de fachada, exceto pela vedação de algumas aberturas. A ampliação da área construída na parte posterior para condicionar o uso hospitalar criou um volume que se distingue do edifício principal, ao tempo em que compõe o conjunto de maneira harmônica, tanto pela localização e pela escala quanto pela utilização dos mesmos materiais que constituem o edifício principal, a saber alvenaria, pintura e cobertura em telha de barro. Na junção dos dois blocos, inclusive, foi mantido espaçamento que interfere minimamente no monumento,

além de evidenciar distinguibilidade entre o edifício principal (a estação) e o prédio construído posteriormente (Figura 134).

Figura 134 – Antiga estação ferroviária e a ampliação do hospital



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

A residência do agente ferroviário de Cariús situa-se 120m antes da estação. Foi implantada em alto, 5m acima do nível dos trilhos, distante 20m do leito ferroviário, com frente para nascente (Figura 135)¹¹⁰.

Figura 135 - Residência do agente ferroviário em alto



Fonte: Foto do *Google Earth*.

O cotejamento das cartografias da IFOCS revelou que a planta era originalmente em “L”, seguindo o padrão das outras residências de agentes da RVC. Constatamos *in loco* que o edifício passou por reformas de ampliação e atualmente é retangular. As intervenções alteraram, além da planta, a cobertura, cujo desenho e inclinação eram marcas da arquitetura inserida pelo ferroviarismo e influenciada pelos ingleses da SARCCOL e norte-americanos da Dwight. A reforma manteve a compartimentação do telhado em duas águas, mas a inclinação foi reduzida. Utilizando um projeto de cobertura da Dwight, fizemos a comparação com o telhado atual (Figura 136).

¹¹⁰ Os trilhos correm, no local, à cota 235m, e a residência está na altimetria 240m (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1923).

Figura 136 – Coberta da residência do agente ferroviário



Fonte: IFOCS (1923) e arquivo pessoal do autor.

As intervenções nos vãos de esquadria também foram pouco criteriosas. Não obstante, o resultado permite distinguir quais os vãos originais, além de evidenciarem a espessura da alvenaria que foi construída nos anos 1920. Aquela muita mais adequada à inércia térmica, essencial aos espaços interiores sertanejos do Semiárido (Figura 137).

Figura 137 – Residência do agente ferroviário

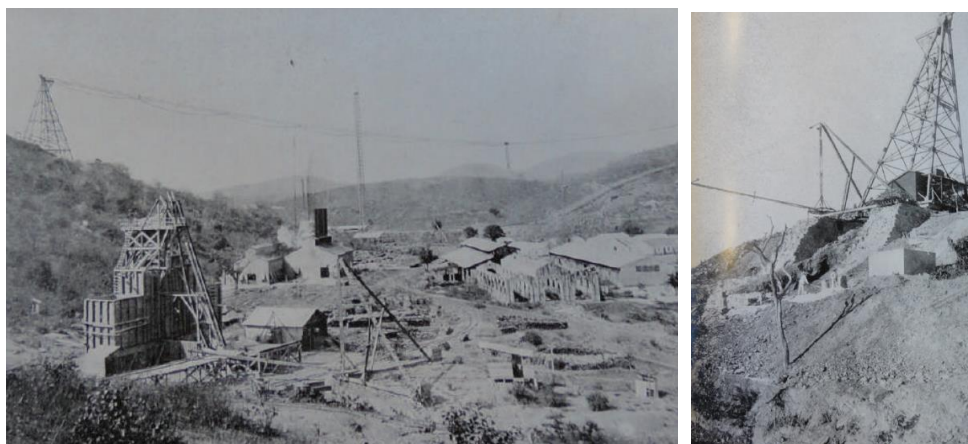


Fonte: Arquivo pessoal do autor.

As obras preliminares de açudagem em Poço dos Paus, com destaque à infraestrutura ferroviária, foram balizadores do desenho da cidade. Presentemente, menos as residências (e edificações que assumiram este uso) e mais os galpões,

oficinas etc. foram demolidos (Figura 138). Permanece um acervo de significação cultural na cidade em que se destacam residências, galpões, arquitetura ferroviária, instalações de hospedagens provisórias dos construtores e ruínas do canteiro de obras – monumentos inseridos na malha urbana, no centro de Cariús (Figura 139 e 140).

Figura 138 – Instalações de obras no boqueirão em 1923



Fonte - Queiroz (2020)

Figura 139 – Residências e galpão





Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 140 – Ruínas das obras de açudagem

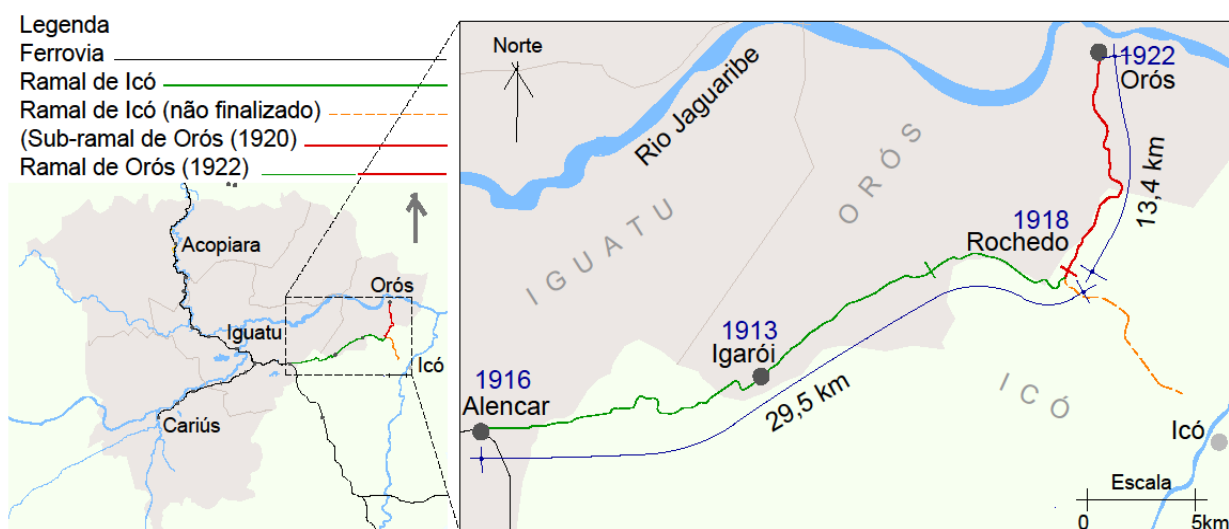


Fonte – Arquivo pessoal do autor

3.3.2 O Ramal de Orós ou de Icó?

A ligação ferroviária entre Iguatu e Icó foi aprovada pelo Decreto nº 9.657, de 10 de julho de 1912 (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1914). Os relatórios sinalizavam que estava concluído “em 1918, até o km. 29, donde parte pequeno ramal do boqueirão, com 14 kms” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1924, p. 59). As obras foram paralisadas em 1920, quando o Icó deixou de ser ponto de passagem, “para dar lugar [a] construção do sub-ramal Orós, destinado ao transporte de materiais para a barragem” (Alencar, 1939, p. 112). Nesse período, denominava-se “ramal do Icó” o trecho entre Alencar e o quilômetro 29,500, na época pertencente ao Icó, e, dali, por 13,400km, até o boqueirão do açude, “ramal de Orós” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1924) (Figura 141).

Figura 141 – Ramal de Icó (até 1920) e o sub-ramal de Orós



Fonte: Elaborada pelo autor.

O ramal ferroviário “de Icó” passou a ser “de Orós” quando imperaram as políticas federais em açudagem. A mudança implicou uma reorganização da rede, impactando diretamente no desenho urbano de quatro núcleos pois serviu Guassussê em detrimento de Conceição do Buraco, e Água Fria (Igarói), em vez de Tatajuba. A passagem por Tatajuba era certa nos primeiros estudos de ligação do Icó à rede ferroviária.

Para o estudo dos centros urbanos, utilizaremos os seguintes desenhos: a planta de “Desapropriação das Terras do Acampamento do Açude de Orós – IOCS –

1º Distrito – Grandes Barragens – Serviço Topográfico – folha 156 (R/36)¹¹¹; e a “Planta Geral de Orós, indicando instalações e trabalhos preparatórios – prancha 1 – B – 5 – 1 (R/30), 1932”.

3.3.2.1 Sede urbana do distrito de Igarói (Água Fria)

“Da Água Fria para adiante, a civilização é outra” (Barroso, 2019, p. 84).

A primeira parada oficial do ramal de Orós era na localidade Água Fria, posteriormente denominada Igarói ¹¹², àquela época pertencente ao município de Icó. Conforme a citação do professor Oswald Barroso, era o local para onde os Icoenses se deslocavam para pegar o trem (Figura 142).

Figura 142 – Estação de Igarói (Água Fria)



Fonte: Giesbrecht (2009).

¹¹¹ Projetos cotejados para o ramal de Orós datavam de 17 de dezembro de 1930.

¹¹² Em 1932, segundo Giesbrecht (2009), já se chamava Igarói, embora a cartografia de 1932 e 1935 da IFOCS ainda se referisse à Água Fria.

Além de fazer a baldeação para o Icó, a estação de Igarói era estratégica por ser ponto médio entre Alencar e Orós e por reunir a produção mineral da serra Cabeça de Negro¹¹³. A estação foi inaugurada em 1922, embora a ponta dos trilhos já alcançasse a localidade em 1913¹¹⁴.

Giesbrecht (2009) assegura que a estação foi demolida e em seu lugar se construiu uma escola municipal. É possível, todavia, mesmo com pouca distinguibilidade e nenhuma ancianidade, perceber as silhuetas da estação original no edifício da escola Otílio Rufino de Lima. Um ginásio integra o conjunto edilício, que está em uso e passou por reinauguração recentemente (Figura 143).

Figura 143 – Vestígios da estação de Igarói



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Por ter se tornado ponta de trilhos por quase dez anos, Igarói possuiu zona de manobras¹¹⁵ de trens. A ocupação do povoado ocorreu ao longo das linhas férreas. As edificações principais situavam-se cerca de 30m ao norte e estavam alinhadas aos trilhos da via permanente, em área denominada Alto das Flores. O local é o ponto de maior altimetria, onde foi construída a casa do agente ferroviário.

Após a desativação dos trilhos, o leito férreo transformou-se em rodagem e depois na rodovia CE-470, que coincide com a rua Nossa Senhora das Graças.

¹¹³ No ramal de Orós, as estações de Alencar, Igarói e Orós caracterizaram-se também por mineração, em especial a magnesita. Igarói, em 1938, apresentava escola (Alencar, 1938).

¹¹⁴ Em 1922, os trabalhos ferrovia-açudagem no Quixelô “consistio no transporte do volumoso material de instalação mecânica de Fortaleza, onde já se acha faz algum tempo, para Água Fria” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1923, p. 52).

¹¹⁵ Zona de Manobra (ZM), segundo o *Glossário de Termos Ferroviários* do DNIT (2016, p. 69), “é a região existente ao longo da via principal em que é possível automatizar manobras de retorno”.

Parte do domínio ferroviário foi ocupado por residências, entre a linha férrea e as primeiras edificações do Alto das Flores, reduzindo a caixa viária e ocasionando uma via secundária.

As alças de manobra ferroviária, devido ao longo tempo em que existiram no vilarejo, também se tornaram estruturantes para a ocupação urbana. As curvas eram partes das atuais ruas Nossa Senhora das Graças, no sentido de Alencar, e Otávio Rufino Lima, nos rumos de Orós. A parte sul da alça apontava para as localidades de Tatajuba, Angicos e a cidade de Icó. No ponto de convergência das alças ferroviárias, instalou-se a Capela de Nossa Senhora das Graças. Organizou-se, por isso, em forma de “T” (lê-se “tê”), um núcleo urbano delineado pelas linhas férreas (Figura 144).

Figura 144 – Planta de Igarói (Água Fria)



Fonte: Elaborada pelo autor.

A via principal, o antigo leito ferroviário, tem pavimentação asfáltica e é o principal eixo para onde convergem as demais ruas. A perpendicular formada pelas alças de manobras tornou-se entroncamento e via secundária no quadro hierárquico. As demais vias, algumas em formação, estão pavimentadas em paralelepípedos, outras em estrada carroçável.

Os edifícios em geral são modestos. Na área central, as edificações mantêm a implantação típica colonial urbana. À medida que se afastam, manifestam aspectos rurais.

A casa do agente é o único remanescente arquitetônico da RVC. Situa-se no ponto de maior altimetria do Alto das Flores, distando 50m da antiga estação¹¹⁶ (Figuras 145 e 146).

Figura 145 – Residência do agente no alto do núcleo urbano



Fonte: Google Street View.

Figura 146 – Residência do agente e Estação de Igarói



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

¹¹⁶ A residência do agente da estação, aquela em que se hospedou provisoriamente o engenheiro estadunidense para a construção do açude de Orós, citada anteriormente. Talvez de todo o núcleo urbano.

O edifício tem planta em “L”, coberta em duas seções, ambas com duas águas. As cumeeiras estão no mesmo sentido, mas desalinhadas e ortogonais à (antiga) linha férrea. O acesso à residência ocorre por escadaria e pela lateral nascente. Nas aberturas da fachada, originalmente com molduras no reboco, algumas tiveram os vãos modificados para adequação às esquadrias reformadas ou substituídas, algumas em veneziana.

Figura 147 – Detalhes da residência do agente da estação de Igarói



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

3.3.2.2 Conceição, Nova Conceição, Guassussê: as instalações provisórias

Conceição do Buraco¹¹⁷ era um dos principais centros urbanos do Icó e o mais importante da região de Orós. Situado na Estrada das Boiadas, ao sul do rio Jaguaribe, figurou nas cartografias do século XIX e do início do século XX. Segundo o mapa de Théberge de 1861, era povoado e, na planimetria de Brandão, estava entre os únicos quatro núcleos urbanos colados à margem sul do rio Jaguaribe, entre o Iguatu e o boqueirão de Orós (Figura 148).

Figura 148 – Conceição do Buraco relevante núcleo urbano



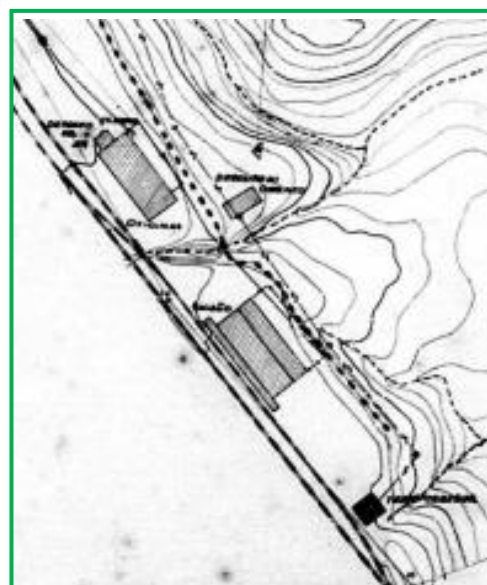
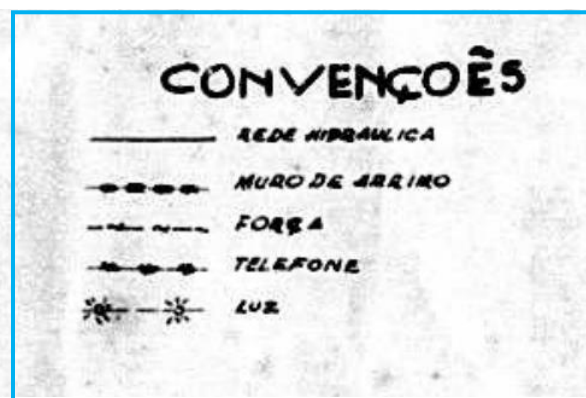
Fonte: IFOCS (1939).

Assolada pelo represamento do rio Jaguaribe em Orós, a população de Conceição migrou para localidades de Palestina e Guassussê, que, juntamente a Igarói e Livramento, constituem, na atualidade, os principais núcleos urbanos do município de Orós.

Guassussê, por isso, era nominada Nova Conceição. O núcleo situa-se a aproximadamente 5km do antigo povoado, em local estratégico; alto e ponto geográfico em que mais se aproximam a linha férrea e os córregos contribuintes de

¹¹⁷ A povoação de Buraco é setecentista, responsável pelo “povoamento maior” do município de Orós. A igreja de Nossa Senhora da Conceição era o único local de culto da região, e as famílias mais abastadas tinham casas onde estabeleciam comércio e os filhos estudavam (Nogueira, 1990). O autor afirma que Guassussê, portanto, é o nome de duas vilas de Orós.

M. V. O. P.		
INSPECTORIA FEDERAL DE OBRAS CONTRA AS SECAS		
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL - SEÇÃO TÉCNICA		
SISTEMA DO JAGUARIBE		
PROJETO DO TUNEL DE DERIVAÇÃO		
DO AÇUDE ORÓS PARA O DE LIMA CAMPOS		
ESCALAS	ESTUDOS	E. GERAL 650
DATA 28-6-39	PROJETO	E. MOVIS 2
ARQUIVO	DESENHO	MANUAL 39.70-TS
	CÓPIA	

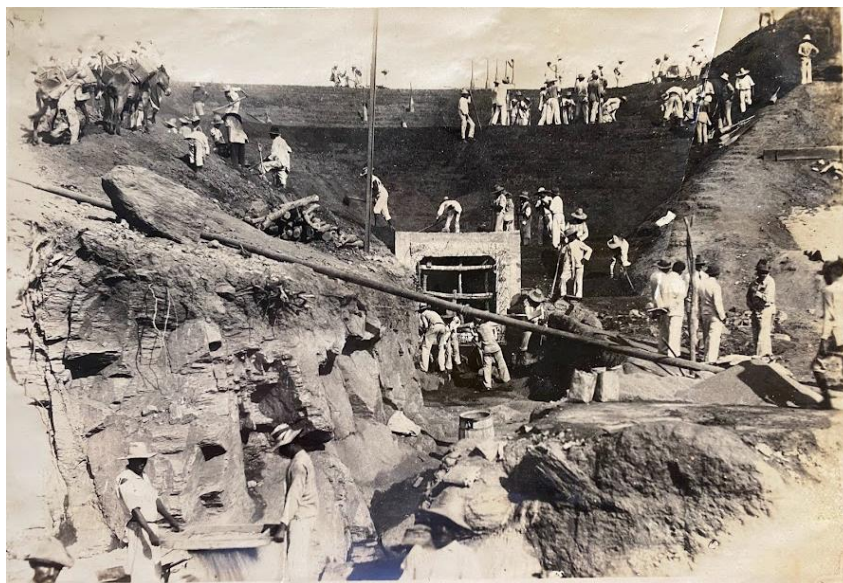


Fonte: IFOCS (1939).

As instalações provisórias na “boca jusante” do túnel ofereciam programa semelhante àqueles erguidos em Poço dos Paus, Orós e Lima Campos. Além de estação e armazém ferroviários, integravam o acampamento: ao norte da linha férrea, duas residências nos dois pontos de maior altimetria e outras nove, alinhadas e isoladas, ao sul (Figura 150).

A obra hídrica em Guassussê, de modo inverso a Poço dos Paus, permaneceu, e não as instalações provisórias. Ou seja, a construção principal (o túnel) foi concluída e inclusive está em funcionamento (Figura 150). As obras provisórias (canteiro de obras e acampamento), na localidade, deixaram poucos vestígios, mas que são ruínas preciosas à arqueologia industrial (Figura 151, 152 e 153).

Figura 150 – Abertura do canal e túnel em Guassussê



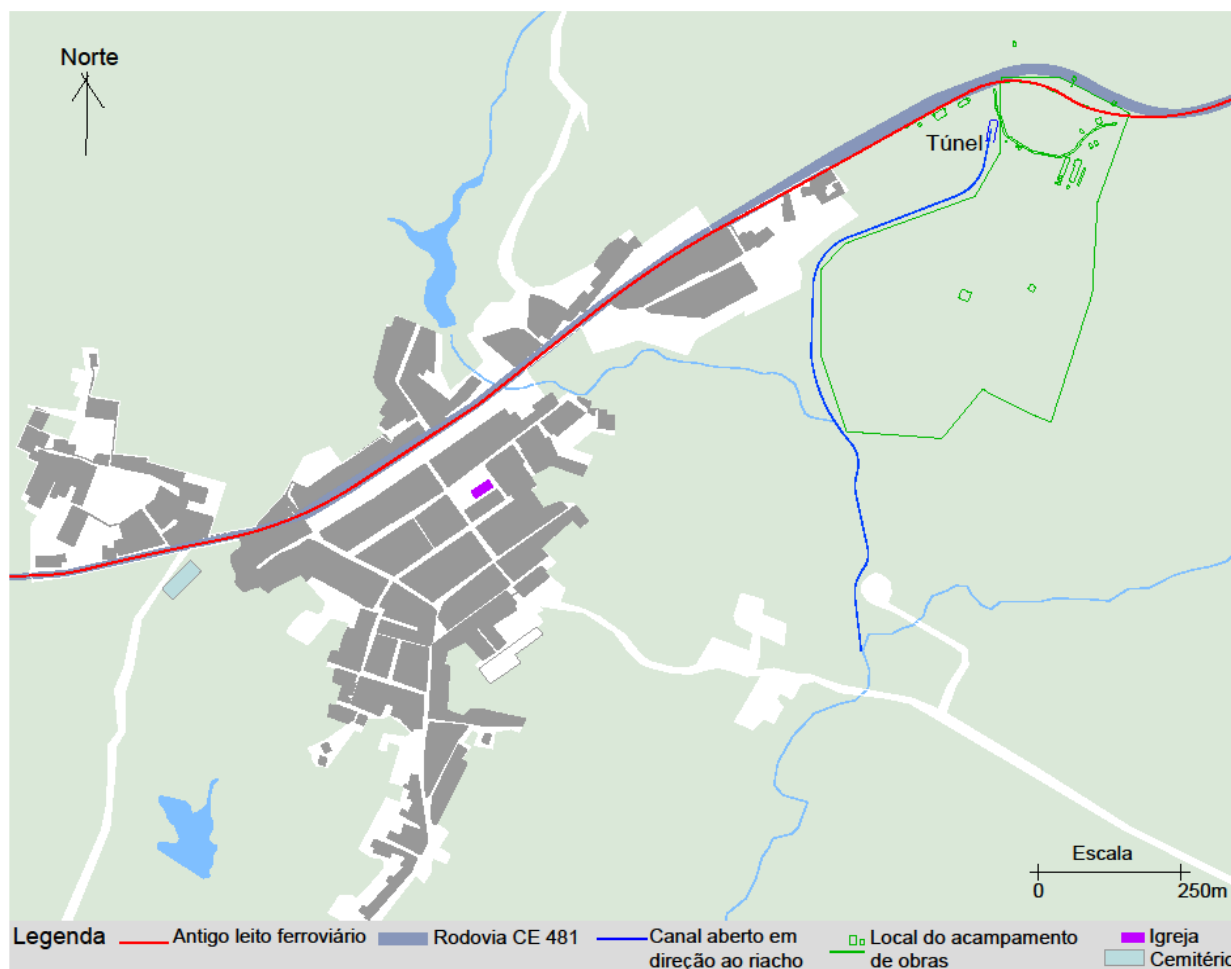
Fonte: DNOCS (1964).

Figura 151 – Núcleo urbano de Guassussê (Nova Conceição), ruínas da estação e Oficina da RVC, saída do túnel proveniente do Açude de Orós e ruínas do acampamento e instalações



Fonte: Google Earth em 2023.

Figura 152 – Guassussê



Fonte: Elaborada pelo autor.

A última imagem da figura 153 mostra a vista que se tinha da residência do engenheiro em direção à linha férrea, hoje transformada em rodovia. As ruínas do acampamento não apresentam vestígios significativos, todavia são fontes primárias para estudo do desenho urbano e da arquitetura. A fotografia revela dados técnicos a respeito da espessura das paredes (cujo alicerce é em tijolo maciço), o tipo de piso (que aparenta ser de cimento “queimado”) e um vaso sanitário daqueles que foram utilizados na residência provisória (Figura 153).

Figura 153 – Vista a partir as ruínas da casa do engenheiro-chefe para o traçado do asfalto, o antigo leito ferroviário e elementos da arquitetura



Fonte: Arquivo pessoal do autor de 2023.

O ramal, todavia, partindo de Alencar, no Iguatu, não alcançou a sede do município¹¹⁹ de Icó, mas o então povoado Orós, em 1922, na serra homônima. Algumas estradas-de-chão e rodovias existentes são o próprio leito da ferrovia, que marcam o traçado e a paisagem percebidos com suas curvaturas características (Figura 154).

¹¹⁹ Em Água Fria (atual Igarói), distrito de Icó, estava a parada mais próxima da cidade. Segundo Antônio Girão Barroso (2019), sobre a ligação da cidade com a ferrovia, era certo que quando os icoenses precisavam apanhar o trem, encaminhavam-se para aquela estação, entre Alencar e Guassussê.

Figura 154 – Ruínas das obras preliminares do ramal de Icó entre a localidade de Rochedo e a cidade sede



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

3.3.2.3 Orós

O núcleo que deu origem à cidade de Orós estruturou-se em 1900. Nas imediações, um local propício à açudagem - “o boqueirão” - foi pela primeira vez reconhecido e estudado pela IOCS, em 1912 (Alencar, 1939). A situação, o sítio e a condição topográfica de Orós, a partir de então, evidenciaram a localidade em detrimento do povoado de Conceição do Buraco, que, àquela época, era o principal centro urbano da banda oeste do Quixelô.

O povoado de Orós era formado por duas ruas paralelas, possivelmente variantes da Estrada das Boiadas¹²⁰: a “Rua do Comércio” e a rua principal, que se tornou, posteriormente, “da Matriz”. A via, proveniente de Icó, acompanhava as curvas de níveis da serra do Orós, em sua encosta nascente, ao sul do rio Jaguaribe. Após atravessar o boqueirão, o curso contornava a serra por sua face poente em direção

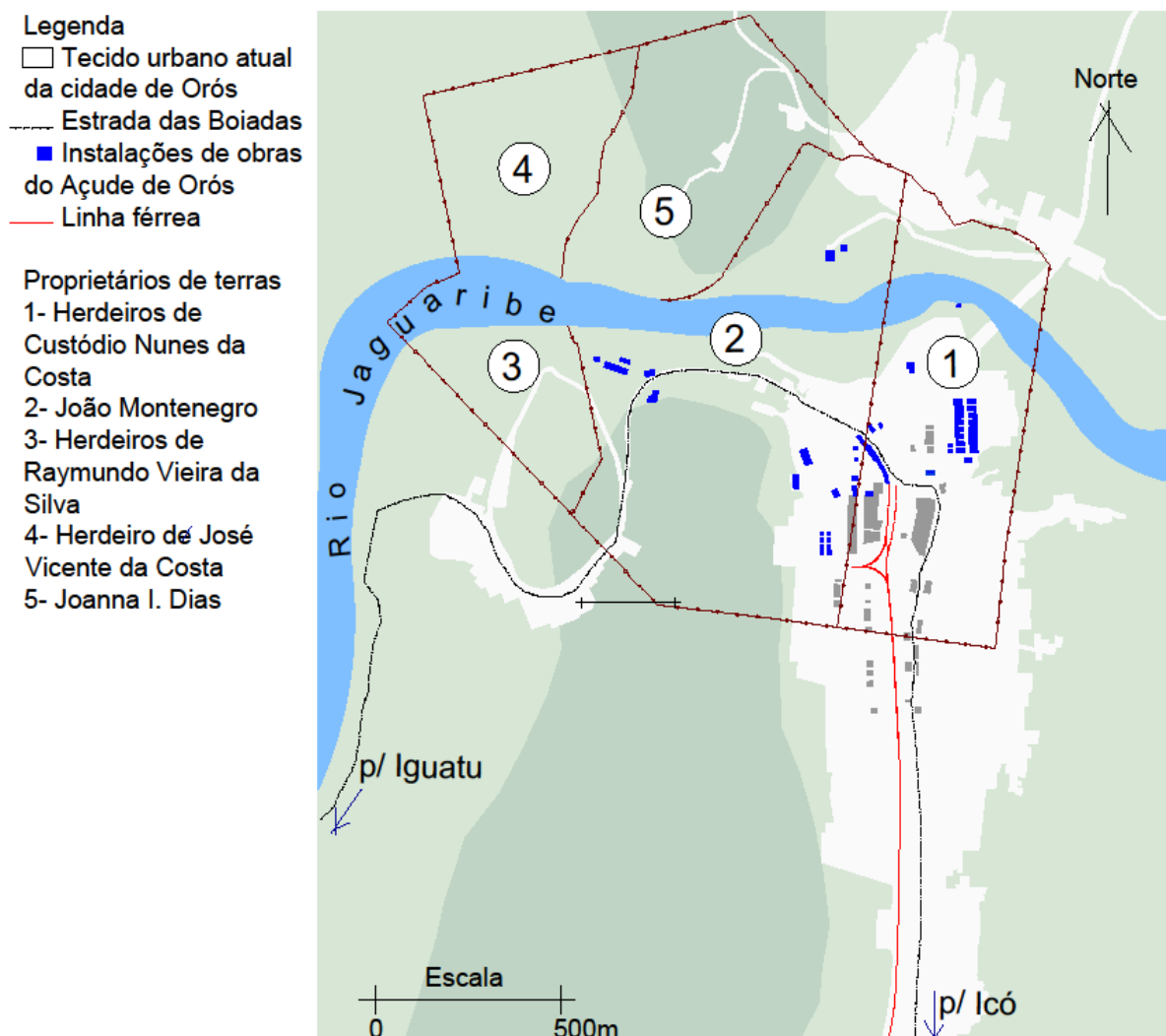
¹²⁰ A Estrada das Boiadas, na região de Orós, ora alinhava-se ao rio Jaguaribe na passagem pelo boqueirão, ora ao riacho São João por Tatajuba e pela Fazenda da Serra (Alencar). Também era possível, pela Estrada das Boiadas, partindo de Icó, atravessar a serra do Orós pela localidade de Rochedo (Entroncamento), em direção à Conceição do Buraco.

ao Iguatu e aos Inhamuns. Nos anos 1960, esta última porção da rota e o povoado de Conceição do Buraco foram encobertos pela represa do Açude de Orós.

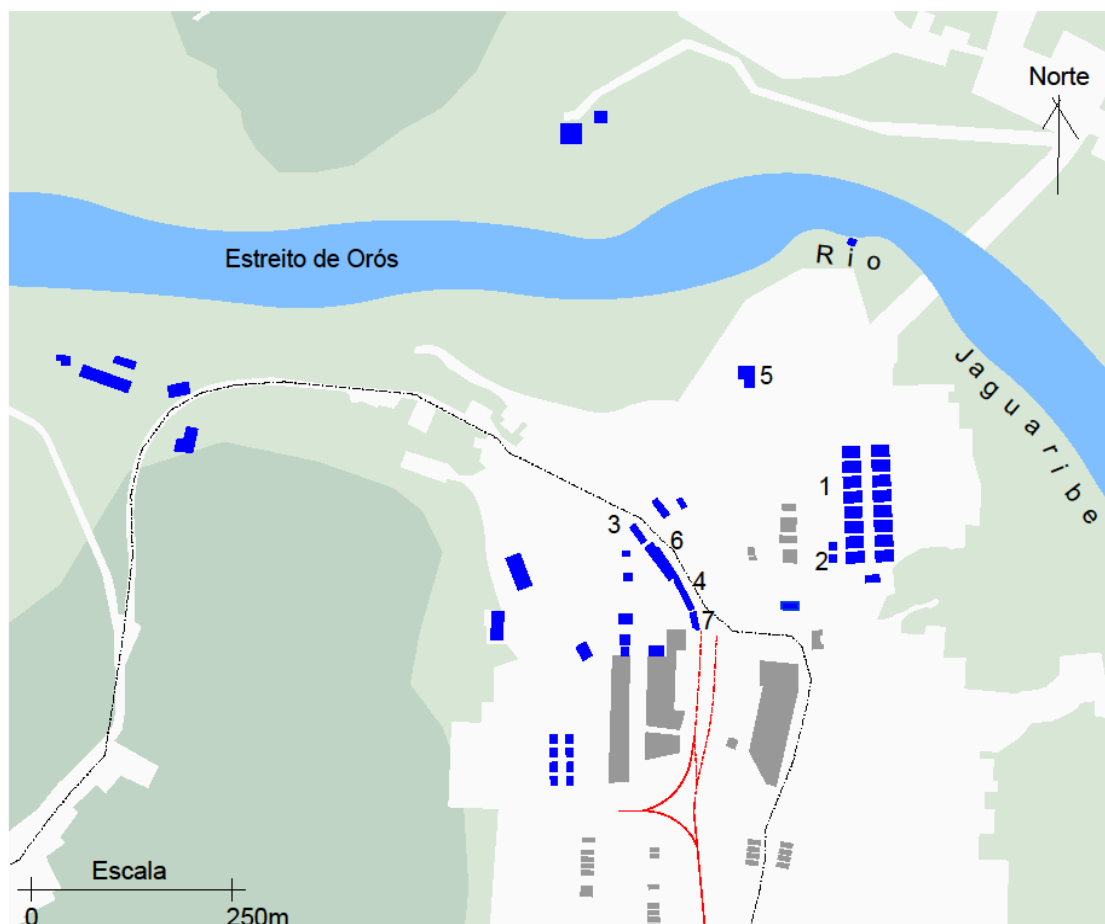
A IFOCS iniciou as instalações preliminares das obras de açudagem no povoado de Orós no início dos anos 1920. Foram ocupadas cinco propriedades rurais¹²¹, em área bastante superior ao núcleo existente (Figura 155). As construções “provisórias” ocorreram inicialmente ao norte do tecido urbano.

Em 1922, foi instalado o pátio ferroviário da RVC no centro da malha, entre as duas ruas existentes. A residência do agente foi implantada obedecendo ao alinhamento da “Rua do Comércio”. Conjecturamos que muito em função das poucas opções oferecidas dada às limitações do relevo íngreme (Figura 155).

Figura 155 – Acampamento de obras e povoado de Orós situado em cinco glebas



¹²¹ As terras pertenciam aos herdeiros de José Vicente da Costa, Raymundo Vieira da Silva e João Montenegro, herdeiros de Custódio Nunes da Costa.



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IFOCS (1939).

O transporte ferroviário foi o aparato técnico-urbanístico que fez o núcleo de Orós estratégico e o alçou à posição hierárquica relevante na rede urbana, tornando-o centro elementar que reunia fluxos do médio Jaguaribe, da bacia do rio Salgado, da Paraíba e do Rio Grande do Norte. O núcleo de Orós tornou-se um centro de intermediação de compra e exportação de algodão. Segundo João Maia Nogueira (1990), a primeira descaroadora de algodão de Orós foi importada em 1923. João Montenegro instalou usina que foi comprada por Pedro Riquet, em 1928. Em 1933, Elcias Alencar Benevides estabeleceu-se em Orós, onde intermediava a compra de algodão para a usina Benevides, em Iguatu, adquirindo, tempos depois, a indústria de Pedro Riquet. Apesar da paralização da obra do açude, a partir de 1927, o povoado experimentou “contínuo progresso” que tinha como “principal marco desta fase a industrialização do algodão” (Nogueira, 1990, p. 70 e 121). Posteriormente, a atividade mineral de extração e transporte de magnesita ajuntou-se ao cotonifício na dinâmica urbana.

O núcleo de Orós expandiu o tecido urbano e incorporou parte das complexas instalações de obras, sobretudo do sistema ferroviário. O canteiro de obras era urdido de equipamentos e infraestruturas de engenharia, dentre eles sistemas de abastecimento de água e energia. As planimetrias técnicas da IFOCS situaram fábrica de gelo, linhas telegráficas, de energia elétrica, instalações de esgoto, encanamento de água “do rio” e de água “filtrada”, escola, dentre outros.

Os relatórios do IFOCS nos anos 1930 dão nota de que o Estado arrecadava em Orós por conta da infraestrutura implantada, através da taxaço sobre “terrenos sêcos”; “vazantes”; “aluguel de casas”; “taxa de água” e “Energia-Luz e Força”. Serviços que, em 1933, importaram em 13:035\$300, embora fossem 26:552\$000 os gastos com “zelador, vigias e operários”, segundo os documentos (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1932, p. 707).

Os valores movimentados pelas instalações de obra circulavam na vila do Orós, conservando a superestrutura e impactando a dinâmica intraurbana, uma vez que “os materiais e depósito” eram “bem conservados, abrigados” e funcionavam “regularmente a casa de força que forneceu luz para a vigilância noturna e ao povoado” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1935, p. 757). A infraestrutura de obras, transporte e hospedagem, portanto, elevaram as condições de habitabilidade no Orós, que impactaram o desenho do povoado.

A vila de Orós foi criada em 1933. Em 1938, possuía 2.200 habitantes e se destacava na produção de algodão e oiticica. O núcleo reunia estação de trem, duas pensões, dois “depósitos de gasolina”, duas usinas beneficiadoras de algodão, farmácia, escola além de oficina, casa de força, caixa d’água, a “Cia. Brasileira de Oiticica” e hospital de propriedade da IFOCS, segundo a cartografia do MVOP de 1938.

Embora ainda pertencente ao município de Icó, ao cabo dos anos 1930, a vila de Orós era

Ponto terminal do ramal de Orós de Rêde Viação Cearense. É [...] um centro comercial bem animado. Será aí barrado o rio Jaguaribe para formar uma das maiores represas da América do Sul, com a capacidade de 4.000.000.000 m3. A IFOCS, já dispõe alí de grandes instalações. Estão sendo iniciados os trabalhos do túnel que ligará a bacia de Orós a de “Lima Campos de modo a permitir a irrigação das extensas várzeas do Icó (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1939, p. 20).

Por ser ponta de trilhos, a área de manobra das máquinas influenciou a ocupação urbana. Embora predominasse o desenho linear, a esplanada da RVC impeliu a ocupação na porção oeste do núcleo, onde se situou o curral de cargas-vivas e estruturaram-se a passada “rua Domingos Paes” e a “rodagem” que se encaminhava ao Icó. Ligeiramente ao norte, após a antiga igreja matriz e ao empreendimento “ELIBA”, o núcleo alongava-se novamente, desta monta pela redução da inclinação do terreno e concentração de infraestrutura erguida para a construção do açude, com destaque à “Vila Modelo”. A vila constituía um grupo de sete casas – ou oito casas – em tipologia “chalé”, situada paralela à “rua da Matriz”. Posteriormente, na porção norte da vila, foi construída residência modernista cuja implantação diferencia-se dos edifícios da região. Era a residência do industrial Eliseu Batista (Figura 155, 156 e 157).

Figura 156 – Rua Sete (Vila Modelo)



Fonte: Google Earth, arquivo pessoal da Sr. Meirismar e arquivo pessoal do autor em 2021.

Figura 157 – Residência modernista de Eliseu Batista



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 158 – Orós em 1939: relação entre a cidade e o acampamento de obras



Fonte – IFOCS (1939).

Se ao norte estavam as melhores instalações do núcleo urbano, foi ao sul que foram construídos os espaços dos operários. A organização do acampamento de obras, de forma semelhante ao que ocorreu em Cariús, ocasionou a segregação urbana na cidade que ressoa no tempo presente. No entanto, diferentemente de Cariús e principalmente de Iguatu, a relação entre a linha férrea e a ocupação posterior requereu operosidade construtiva devido aos desníveis, o que acentuou a separação dos espaços intraurbanos melhormente servidos de infraestrutura daqueles mais precários. Em alguns trechos, por conta da inclinação demasiada do terreno, as residências instalaram-se em encostas ou próximas à linha férrea, tomando partido do greide da ferrovia. Em alguns casos, para serem acessados os logradouros, faz-se necessário o uso de escadarias. Após a desativação do sistema ferroviário, o leito férreo transformou-se em rua (Figura 159).

Figura 159 – A rua esbarrando no greide da antiga ferrovia (escadaria); o domínio ferroviário transformado em via; e a ocupação nas encostas



Fonte – Arquivo pessoal do autor.

O município de Orós emancipou-se de Icó em 1956. O Açude de Orós somente foi concluído em 1961¹²². Embora o ramal ferroviário tenha operado até a década 1960, importaram, para a construção da barragem, mais as rodagens e, para as viagens de autoridades, o avião.

A condição de ponta de trilhos e o relevo foram balizadores do desenho da cidade. A malha urbana está sedimentada de construções do final dos oitocentos e início do século XX, de feições ecléticas, relacionadas às obras ferroviárias e de açudagem da IFOCS, e de um acervo modernista que foi construído alinhado à empreitada do DNOCS na conclusão do açude Jucelino Kubichek em meados dos novecentos (Figura 160).

Figura 160 – Arquitetura antiga em Orós



¹²² Segundo relatório DNOCS (1964), com 4 bilhões de metros cúbicos e a finalidade de regularização, piscicultura, eletrificação e irrigação d'água. Integra um sistema em que faz parte a barragem de Lima Campos e o abastecimento d'água da cidade de Icó.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

3.4 Síntese: os centros urbanos ferroviarizados no Quixelô

As funções dos núcleos urbanos que integram uma rede urbana, de acordo com Nestor Goulart Reis Filho, “dependem amplamente dos elementos naturais, mas que podem ser modificadas pela ação dos homens” (Reis Filho, 1978 p. 122). As obras-de-arte e as transformações espaciais intraurbanas nos sítios ferroviarizados do Quixelô refletiram a dinâmica dos processos socioespaciais nos quais estavam inseridas.

A posição dos centros ferroviarizados e os tipos de operações maquinicas influenciaram o desenho da malha ferroviária no espaço intraurbano. A área ocupada pela indústria ferroviária, como assevera Doralice Sátyro Maia (2017), varia conforme a condição de fluxos, se (local de) simples estação, terminal, ponta de trilhos, manutenção, entroncamento, ponto de passagem. Os núcleos da Ribeira do Quixelô exerciam funções ora semelhantes, ora bastante particulares. Em síntese, o Quadro 4 descreve as principais funções:

Quadro 4 – Funções dos núcleos ferroviarizados da Ribeira do Quixelô

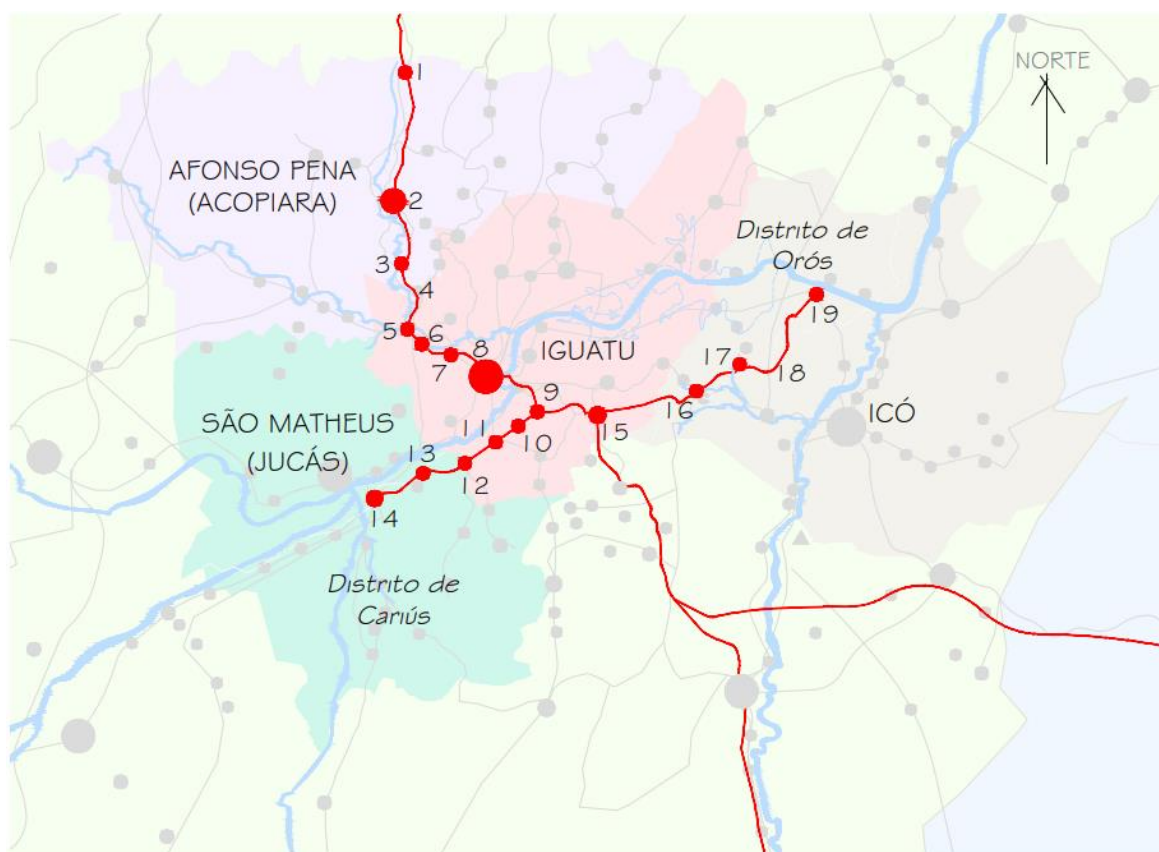
Luna	A vila concentrava a produção agrária local, e a parada no topo da serra – ponto de parada de maior altitude da EFB – era suporte no ponto médio entre dois trechos sinuosos. As nascentes na região possibilitaram o armazenamento d'água e pequenas propriedades rurais. A linha férrea seguiu a margem do rio Quincoê desde sua nascente, que se dá na serra do Luna, até sua foz.
Afonso Pena (Lajes)	Era local estratégico para os atravessadores, pois concentrava a produção do norte do Quixelô. Cercada de terras produtivas dada a densidade de pequenos riachos, com destaque a barra do Tigre no rio Quincoê, reuniu algodão e madeira. Emancipou-se município em 1921. As indústrias algodoeiras se instalaram com efeito a partir dos anos 1930.
Quincoê (São José) e Vila Caixa	O primeiro local que se instalou a estação foi em São José, área rural, particular, em que se destacou a propriedade de Fenelon Chaves. Posteriormente, a estação passou a operar em Vila Caixa, onde se estabeleceu núcleo urbano. Área densamente organizada com barragens, era estratégica para abastecimento d'água à RVC.
Suassurana	Reunia volumosa produção agrícola algodoeira da porção central do Quixelô, que se tornou a região mais produtiva de Iguatu. Situa-se ao norte do município, sediava grandes produtores e concentrava a produção que “descia” pelo Trussu, Quincoê e Areré. Posteriormente, em Varzinha, foi demandada uma parada e, nos anos 1970, construída a Pedreira da RFFSA.
Jaguaribe	A altimetria e a situação possibilitaram o entroncamento ferroviário do Ramal de Cariús.
Maurícia	Reunião das produções do Quixelô ao sul do rio Jaguaribe, como Quixoá, Monte Verde, Caipu, Tabocas e Serra dos Bravos, atualmente grande parte pertencente ao município de Cariús.
Canabrava	Pé de serra, entre serrote e o rio Jaguaribe. Áreas férteis de destacada produtividade que já possuía açude registrado na cartografia da IOCS ainda em 1913.
Alencar (Serra)	Pé de serra que reúne a produção agrária e extrativista: carnaúba e grande potencial de extração mineral da Serra do Morais. Entroncamento ferroviário que alcançava o Orós e o Cariri.
Água Fria (Igarói)	Local estratégico para o transporte de magnesita bruta extraída da localidade Cabeça de Negro. Situa-se no divisor das bacias Jaguaribe e Salgado. Acomodou os norte-americanos para a construção do canteiro de obras do Açude de Orós.
Guassussê	A ferrovia constituiu parada por algum tempo na localidade para a construção do canal Orós-Lima Campos. Conjecturamos que tenha sido também estratégica na construção deste açude, em 1932.
Cariús	Acampamento de obras, açudagem, centro de intermediação de compra e exportação de algodão e “campo de concentração”.
Orós	Centro de intermediação de compra e exportação de algodão, acampamento de obras, açudagem. O açude de Orós só foi finalizado nos anos 1960; integra um sistema em que faz parte a barragem de Lima Campos e o abastecimento da cidade de Icó.
Iguatu	O principal centro urbano da Ribeira do Quixelô. O núcleo e o pátio ferroviário serão melhormente expostos nos capítulos seguintes.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Os agentes de implantação da malha ferroviária tomaram partido dos sítios, redesenharam cursos hídricos e viários, fizeram adaptações nos terrenos e

implementaram construções. Eram priorizadas áreas planas, divisores de bacias hídricas, tanto para correr os trilhos quanto para a instalação das esplanadas. Deslocar as máquinas em planuras aumentava a produção, e o terreno nivelado possibilitava ampliações dos pátios ferroviários. A morfologia, portanto, implicava a eficiência do transporte, imprescindível à atividade industrial. No Quixelô, as esplanadas ocuparam sítios bastantes distintos, como em Iguatu, de uma amplitude altimétrica desprezível, e em Orós, onde a estação foi implantada no nível + 190 e servia por sub-ramais locais na cota + 240.

Figura 161 – A rede ferroviária da Ribeira do Quixelô



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de RVC (1940).

Os solos inclinados também eram aproveitados, uma vez que os vales mais íngremes facilitavam travessias dos córregos, pois exigiam vãos menores para as pontes. Na cidade de Iguatu, conforme revelaremos no capítulo seguinte, o relevo guiou o desenho da linha férrea para a passagem do rio no Alto do Jucá, local afastado, mas de altimetria íngreme, em vez de seguir pelo Prado, de topografia suave, que ladeava a cidade. Quando próximos ao pátio, os terrenos altos usualmente

sediavam a residência do agente ferroviário, que deveria acompanhar melhormente o movimento dos trens e fazer, de forma mais eficiente, a gestão da indústria. Dessa forma, a implantação da residência era determinante para funcionamento dos pátios. Requisitava sobre-eminência projetiva; tinha que estar junto à linha férrea – que deveria correr em terreno plano – e, ao mesmo tempo, ser construída em solo elevado. Nos núcleos urbanos de Acopiara, Cariús, Orós e Igarói, que têm o relevo movimentado, as residências dos agentes foram construídas em altos.

Figura 162 – Residência do agente de Acopiara, Suassurana, Cariús e Igarói



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Em algumas localidades, a construção do pátio ferroviário implicou a fundação do núcleo urbano, como em Poço dos Paus (Cariús), ou o total desabono de outros por não integrarem a rede ferroviária, como Conceição, Tatajuba e mesmo a cidade de Icó ¹²³. Em outros sítios, onde já existiam povoados, como Lajes e Orós, a ferrovia intensificou as práticas comerciais, atraiu caminhos, edificou arquitetura e criou esplanadas, rótulas, características que potencializaram a atividade urbana e, posteriormente, o zoneamento dos usos do solo. Verificamos o surgimento de centros urbanos com instalações complexas, como em Cariús e Orós, antes mesmo da sede

¹²³ No século XX, as transformações nos modos de produção e circulação implicaram o desaparecimento de Conceição (em função da açudagem de Orós) e o surgimento de Palestina e Guassussê; no isolamento de Poço do Mato, evidenciando Poço dos Paus; e na hegemonia de Lajes, tornando-se centro intermediário da rede Quixelô, sede do município de Acopiara.

do poder religioso. Conforme discorremos, “a telegrafia instalou-se em Lajes antes da Igreja”.

Os núcleos sertanejos originados no século XX, aqueles servidos pelos trilhos, exigiam mais que ladear um curso d’água, que propiciavam cacimbas ou retinham, por algum período, poços naturais. Os centros ferroviarizados, em grande parte, demandavam a formação de reservatórios maiores – barragens ou poço –, uma vez que operavam em locomotivas a vapor, na dependência d’água em grande quantidade. Como para esses engenhos hidráulicos a condição topográfica é *conditio sin qua non*, em que se requer um vertedouro, um estreito para barragem ou a proximidade de um rio para viabilizar um poço, é possível que essa condição tenha determinado a locação dos edifícios e, conseqüentemente, o desenho da linha férrea. Em Varzinha e Jaguaribe, embora não existam mais os edifícios, pequenos espelhos d’água permaneceram; em Lajes e Vila Caixa, ocorreu um pontilhado de modestas barragens no entorno dos pátios.

Os pontos ferroviários exigiam espaços com dimensões inusuais nos sertões. Às vezes, a necessidade de zonas de manobra e entroncamentos demandava ainda mais área urbana. Os pátios tinham formas diversas e imprimiram outra escala ao espaço urbano. As atividades comerciais e industriais eram atraídas para as proximidades. Nos centros maiores, instalaram-se armazéns, depósitos, usinas e oficinas, que integravam a expansão da indústria. Eram programas urbanos e edificações regidos por ordens estéticas do início do século XX e práticas que estabeleceram outra relação entre os espaços públicos e o privado. As ruas, que antes eram definidas pela fachada dos edifícios, nos locais mais nobres, passaram a ser condicionadas por muretas, jardins e residências com recuo lateral, próprias do final do ecletismo corrente nas maiores cidades brasileiras (Figura 163).

As esplanadas e as edificações, em pátios distintos, ora eram semelhantes, ora se diferenciavam. Foram bastantes diversos os traçados de Varzinha (fazenda), Pedreira (indústria mineral), Luna (vila rural) e o povoado de Orós (uma grande indústria de construção civil); como são diferentes os edifícios em que se condicionava algodão em Iguatu; do curral que se embarcavam animais, em Orós; dos galpões de máquinas e das construções de açudagem, em Poço dos Paus.

Figura 163 – Residências recuadas e mureta em Iguatu e Suassurana



Fonte: Associação Comercial Industrial e Agrícola do Iguatu (ACIAGI) e arquivo pessoal do autor.

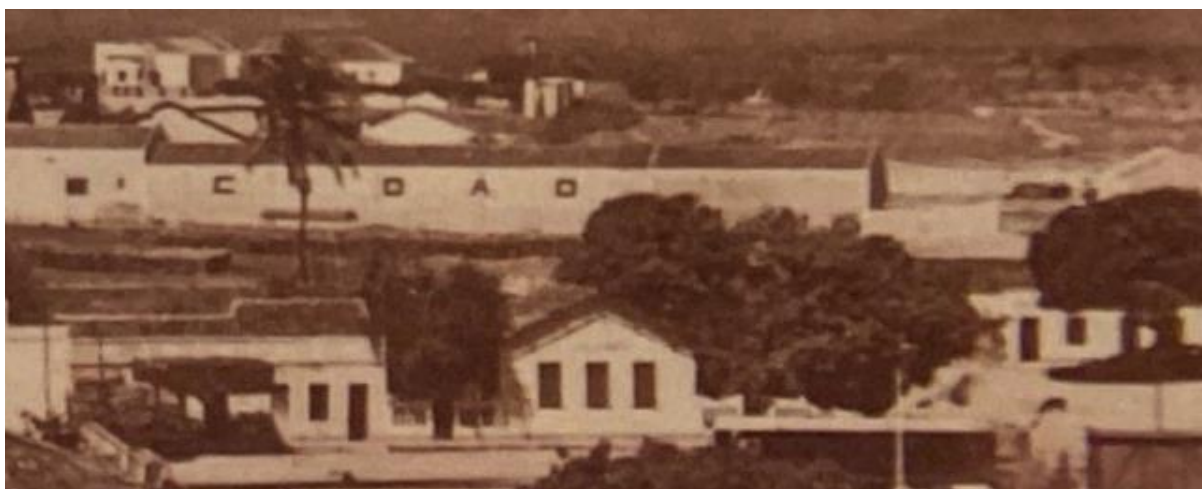
O partido arquitetônico utilizado na primeira metade do século XX pelas obras ferroviárias difundiu-se na região do Quixelô e alcançou a cidade e a zona rural, sobretudo o programa residencial. A estética protomodernista eclética, neogótica e (menos relacionado com a ferrovia) o *art déco* influenciaram a arquitetura urbana e rural. A tipologia dos galpões do cotonifício, situados próximo aos pátios ferroviários, estabeleceu um desenho que se repetiu no Quixelô e confere identidade entre os centros urbanos. São edifícios ladeados aos trilhos, com pés-direitos duplos, telhados em duas águas com cumeeira perpendicular ao alinhamento frontal do terreno e, muitas vezes, por longo período mantiveram pintura branca. São identidades formais que aproximam, por exemplo, Iguatu, Cariús e Acopiara (Figura 164).

Figura 164 – Frontão triangular em conjunto edifício residencial e industrial nas proximidades da Estação Afonso Pena, em Acopiara



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 165 – A residência do agente da estação de Iguatu em “estilo chalé”, com recuos – e “jardins” – e cumeeira perpendicular ao alinhamento do lote, e os demais edifícios com platibanda e cumeeira em paralelo



Fonte: Farias (2011).

Figura 166 – Tipologia arquitetônica residencial tipo chalé



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 167 – Tipologia arquitetônica residencial tipo *art déco*



Fonte: Arquivo pessoal do autor.



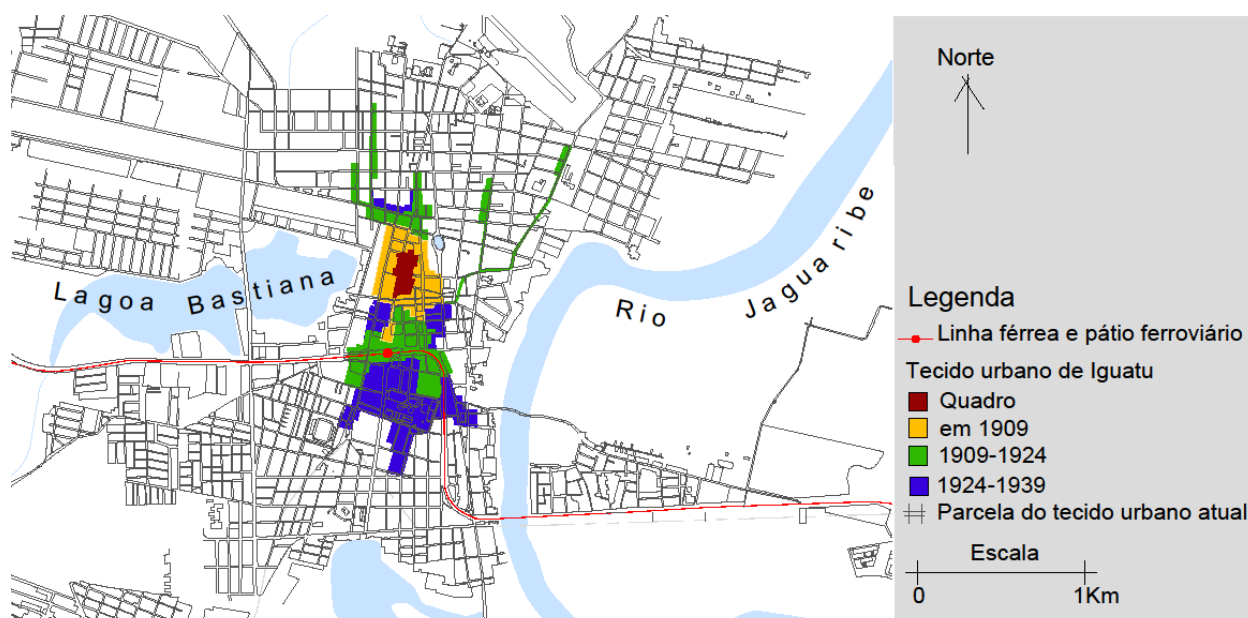
Ponte ferroviária sobre o rio Trussu, em Suassurana, Iguatu.
Fonte: Arquivo pessoal do autor

4 DESENHO URBANO E ARQUITETURA EM IGUATU

O clima de Iguatu não era nada salubre. A cidade, situada no meio de vastas planícies desarborizadas, tinha o clima quente e seco, apenas temperado por fortes ventanias que erguiam turbilhões de poeira. No inverno, as terras planas ficavam transformadas em grandes extensões pantanosas coberta de uma vegetação rasteira [...]. Iguatu, efetivamente, era uma cidade importante, tinha uma feira concorrida e o comércio animado [...]. Com a chegada da estrada de ferro, Iguatu sofreu profundas transformações. Foram construídas muitas casas novas. O capão do mato, atrás do cemitério, em que numa manhã, eu, Belisário e o Dr. Brandi batemos a primeira estaca da estação, ficou transformado numa grande praça de casas alinhadas. Fez-se um cemitério novo. A rua do comércio chegou até a Praça da Estação. Estabeleceram-se dois hotéis (Iguatu antes da Estrada de Ferro não tinha nenhum. Abriu-se um cinema bem montado (Pelo menos, era muito superior aos de Viçosa e Maranguape) (Alerano de Barros *apud*. Barros, 1982, p. 224).

A descrição de Iguatu por Alerano Barros¹²⁴, juiz da comarca no período em que se instalou a ferrovia, inaugura o quarto capítulo. Investigaremos o desenho da cidade antes e depois da instalação do sistema ferroviário, entre a segunda metade do século XIX e 1939 (Figura 168).

Figura 168 – Transformações urbanas entre 1853 e 1939



Fonte: Elaborada pelo autor.

¹²⁴ Alerano de Barros nasceu em Recife e, entre os anos 1905 e 1915, foi Juiz de Direito em Iguatu. Seu filho, Luis Barros, em 1982, publicou na Revista do Instituto do Ceará, em razão de “O centenário do Dr. Alerano de Barros”, “reminiscências do passado”, escritos que retratam o Iguatu no início do século XX.

No primeiro momento, analisaremos o desenho urbano de Iguatu anteriormente à ferroviarização, entre meados século XIX e 1909. No segundo, exporemos as transformações espaciais intraurbanas nos trinta primeiros anos de operação do transporte ferroviário em Iguatu. Nesse período, identificaremos duas etapas no processo de urbanização da cidade: de 1909 a 1924, quando a malha urbana se expandiu em direção às áreas aterradas ao sul do núcleo; e de 1924 a 1939, quando a malha urbana ultrapassou os trilhos.

4.1 O núcleo oitocentista e as bases do traçado urbano de Iguatu

Como vimos, a centralidade do Iguatu na Ribeira do Quixelô foi determinada por fatores físicos-sociais. O lugar de implantação do núcleo encontrava-se no cruzamento de caminhos, ao longo da antiga estrada setecentista das boiadas, nas margens do rio Jaguaribe, em área estratégica, cercado de formações lacustres e áreas agriculturáveis.

Variantes da Estrada das Boiadas e outros caminhos cortavam o núcleo desenhando suas primeiras ruas. A proximidade com o rio Jaguaribe e as planuras das margens tornavam as áreas mais baixas alagáveis. Os ocupantes tomavam-nas para produção agrícola, atividade criatória e pesca, o que orientou a ocupação dos sítios. As áreas mais elevadas foram destinadas às edificações e à atividade criatória de caráter doméstico.

Tais condicionantes não apenas determinaram o lugar do núcleo na escala do território, como orientaram a implantação do primeiro traçado do Iguatu, constituindo o núcleo primaz da cidade. Em se tratando das cidades “boca-de-sertão”, de acordo com Doralice Sátyro Maya, é esse o espaço mais impactado quando ocorre a ferroviarização; a linha férrea altera substancialmente a morfologia e a dinâmica, particularmente no que se refere ao centro ou mesmo área central. Segundo a autora, faz-se então necessário apresentar uma breve descrição da cidade, seu núcleo original e a estação ferroviária no período em que foi instalada (Maia, 2017, p. 5).

Considerando a centralidade do núcleo na região e a forma urbana, analisaremos, inicialmente, o desenho do Iguatu no século XIX e no início do século XX, antes da chegada da ferrovia.

4.1.1 O Sítio da Telha e a Estrada das Boiadas: (por) um detalhe da altimetria

Padres missionários – catequizando povos originários, dentre os quais estavam os Quixelôs¹²⁵ – estabeleceram aldeamento no sítio da Telha, no início do século XVIII (Nogueira, 1985). Em *Esboço Histórico da Província do Ceará*, o médico francês Pedro Théberge apontou a importância da instituição religiosa como vetor de ocupação da região do Quixelô:

[...] chegando um missionário ao lugar em que pretendia estabelecer a sua missão, fazia primeiro que tudo levantar uma capela, ou de ramagem ou de madeira, barro, coberta com palhas de carnaúba, e ao depois com telha; e em seguida mandava os Índios construir suas casas num quadro ao redor da capela (Théberge, 2001, p. 104).

A “Descrição de Pernambuco com parte da sua história e legislação até o Governo de D. Marcos de Noronha em 1746 e mais alguns documentos até 1758”, publicada na *Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano*, em 1904, apresentou a situação das aldeias do Ceará em meados do século XVIII. De acordo com o documento, a Aldeia de Telha pertencia ao distrito da Vila do Icó, na ribeira do “Quixelou”. A capela tinha por invocação Sant’Ana, Missionários do Hábito de São Pedro estavam à frente do aldeamento, composto por cinco nações indígenas tapuias: “Quixelés (Quixelós), Quichexêu (Quixeréus), Iuca (Jucás), Condadú (Condadus) e Caricu (Caricus)¹²⁶ (Nobre, 1980, p. 247).

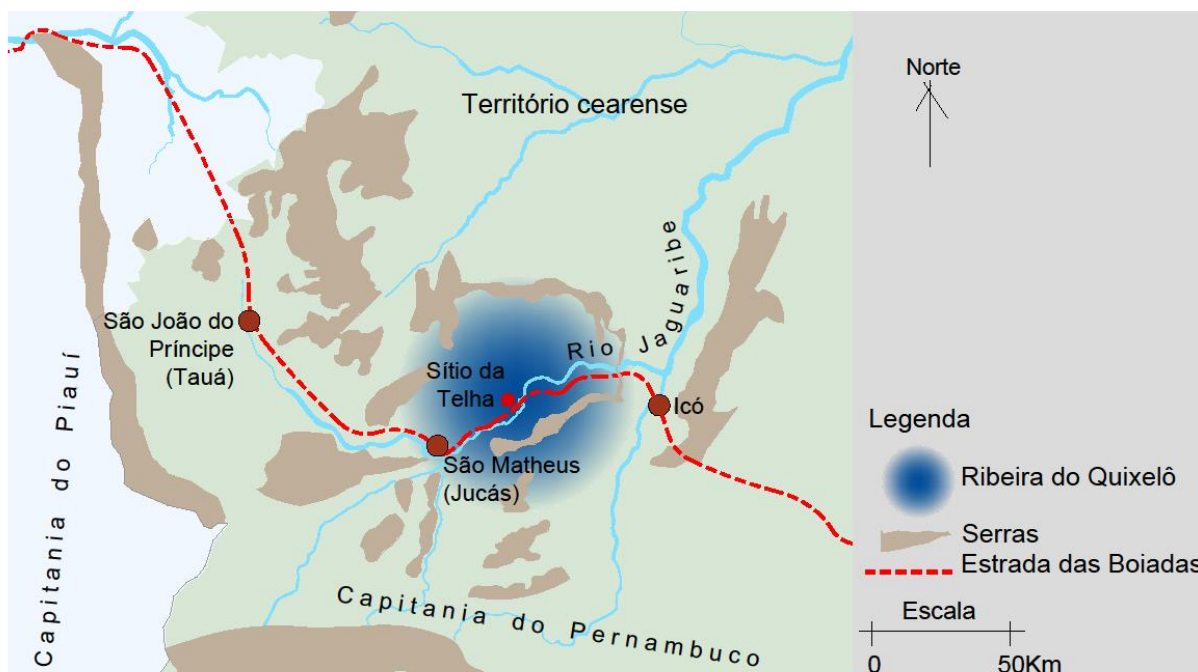
Os missionários se fixaram na Ribeira por volta de 1719, em ponto médio entre Icó e São Matheus (Jucás), na margem esquerda do rio Jaguaribe, acerando à Estrada das Boiadas¹²⁷. Instalaram a “Missão de Senhora Santana do Quixelô”, assim nominada já em 1729, conforme os escritos do Monsenhor Couto (1999) (Figura 169).

¹²⁵ A posse do território cearense pelos europeus implicou contínua e violenta dizimação dos povos originários (Jucá Neto, 2012). Após a extinção das “Juntas das Missões”, no Brasil, em 1759, as aldeias foram substituídas por povoados ou vilas (Jucá Neto, 2012). Em 1764, uma ordem Régia determinou que fossem reunidos “aqueles vagantes da Ribeira do Quixelô” em Vila Monte-mor, o “Novo da América”, atual Baturité (Bezerra, 1986). Garantir o funcionamento dos núcleos urbanos, ou seja, o binômio urbanização-colonização, requereu esforços com vistas ao ordenamento social (Reis Filho, 1978; Jucá Neto, 2012).

¹²⁶ Ver Geraldo Silva Nobre (1980, p. 247), em *História Eclesiástica do Ceará – primeira parte*.

¹²⁷ Entendemos que a Estrada das Boiadas – ou “Estrada que passa para o Piauí” – confunde-se com a “Estrada Velha” ou é uma de suas variantes. É possível que sejam vestígios da referida estrada a travessa 29 de Outubro, que acede a cidade e é interrompida no bairro Prado, onde continua a rua Francisco Moreira Filho, servindo à CIDAO, ao sul, e ao cemitério, mais adiante, ao norte.

Figura 169 – Missão da Telha na Estrada das Boiadas



Fonte: Elaborada pelo autor com base em Jucá Neto (2012) e IPECE (2020).

Nogueira (1985) assegura que a atividade missionária de “catequização” dos silvícolas partiu do Bispado de Olinda. O prefeito das primeiras incursões fora o padre João de Matos Serra¹²⁸.

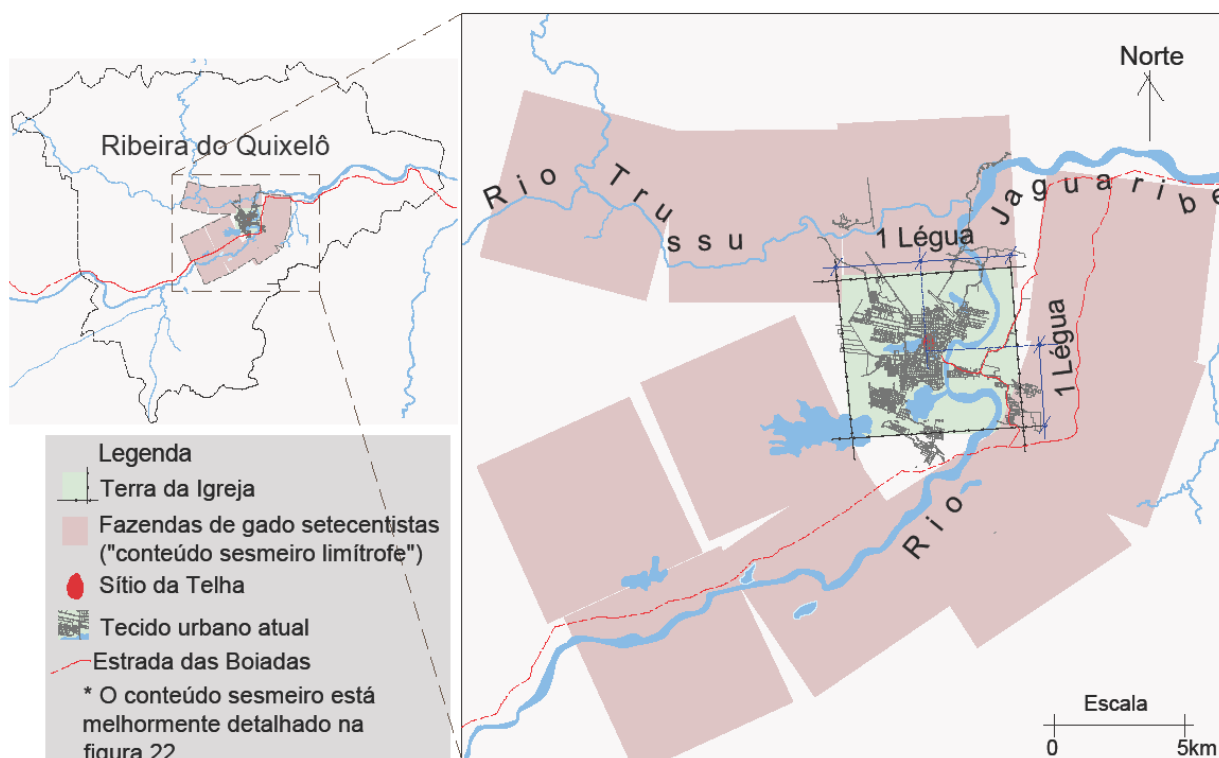
O Sítio da Telha, segundo Couto (1999, p. 51), “cujo primeiro dono era a própria Taba do Gentio Quixelô”, situava-se em “uma légua em quadro, por lei régia, ou então, pelo próprio conteúdo sesmeiro limítrofe, meia légua para cada banda da cidade” (Couto, 1999, p. 52) (Figura 170). Achou-se em terras ligeiramente elevadas, circundada por baixios ocupados pelas lagoas da Telha, Bastiana¹²⁹, Zé Pereira e Miringó. A área correspondia ao lugar de cotas mais altas, +216 e +217, para onde convergiam as estradas das fazendas de gado. Tal informação novamente nos aponta a importância das preexistências naturais – as lagoas – na escolha da situação e do sítio de implantação do núcleo (Figura 171)¹³⁰.

¹²⁸ Sobre João de Matos Serra, ver Studart Filho (1957), em *Dados para uma história eclesiástica do Ceará*.

¹²⁹ Brasil (1897) e Nogueira (1985) referem-se também ao nome inteiro “Sebastiana”.

¹³⁰ A altimetria foi tratada com base no PDDU de Iguatu de 2000 – “Caracterização do Município”, Prancha 13/25.

Figura 170 – “Uma légua em Quadro” e o “conteúdo sesmeiro limítrofe”

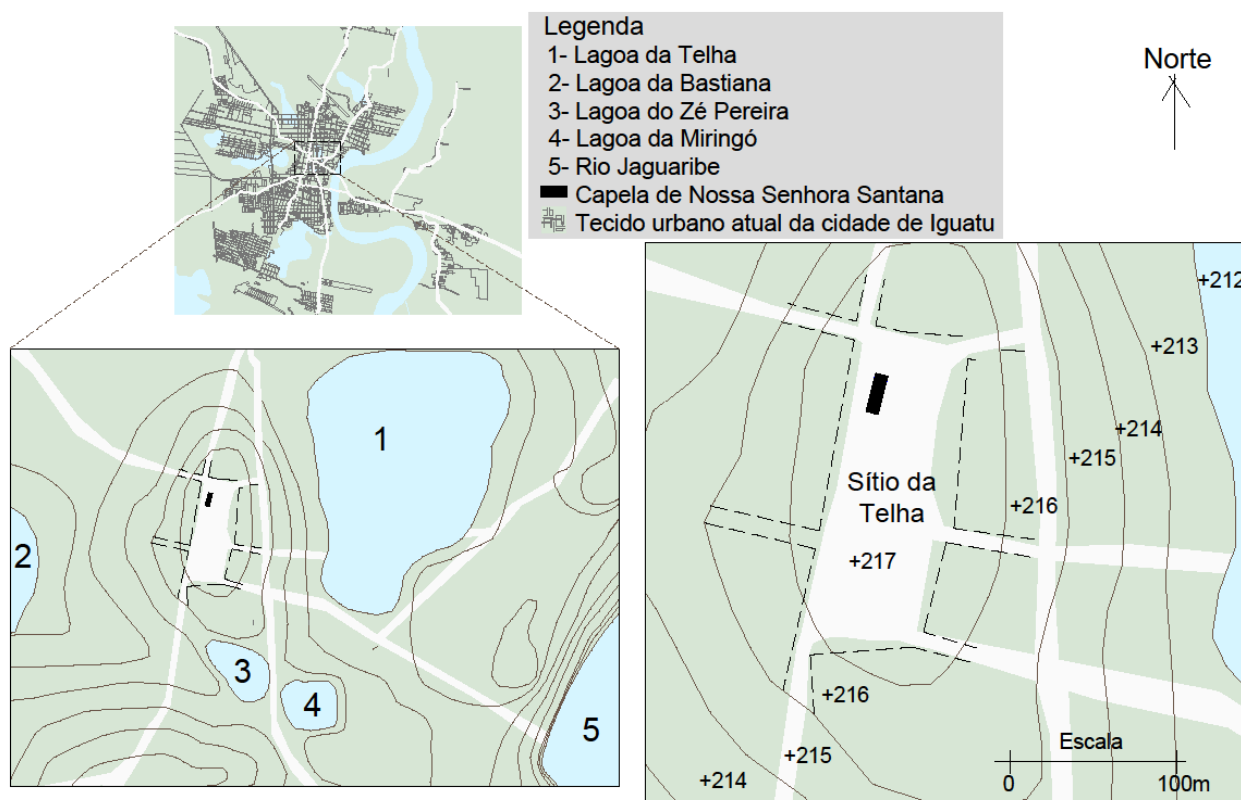


Fonte: Elaborada pelo autor a partir de Nogueira (1985).

A Capela fora erguida com mão-de-obra indígena logo nos primeiros anos de instalação do aldeamento (Nogueira, 1985; Couto, 1999). Conjecturamos que os missionários no entorno da Capela comandavam as várzeas a partir dos terrenos altos, escolhidos para as construções do núcleo, e onde se resguardavam das eventuais enchentes do rio Jaguaribe. As terras baixas, por sua vez, entre a lagoa da Telha e a confluência dos rios Jaguaribe e Trussu, nas cotas abaixo de +213, eram propícias à agricultura e ao pastoreio¹³¹. A heterogeneidade altimétrica, mesmo sutil, permitiu a fixação e a produção agropecuária em área contígua. Ou seja, produzia-se e pescava-se à vista das residências.

¹³¹ Chamamos “terras altas” a cota acima de +216. O Sítio da Telha instalou-se em +217. As “terras baixas”, baixas lacustres ou várzeas eram as vazantes das lagoas da Bastiana, Telha e Julião (cotas abaixo de +213) – áreas de cultivo (agricultáveis e pastoris).

Figura 171 – Sítio da Telha em terras ligeiramente elevadas e as lagoas



Fonte: Elaborada pelo autor partir de do PDDU de Iguatu de 2000.

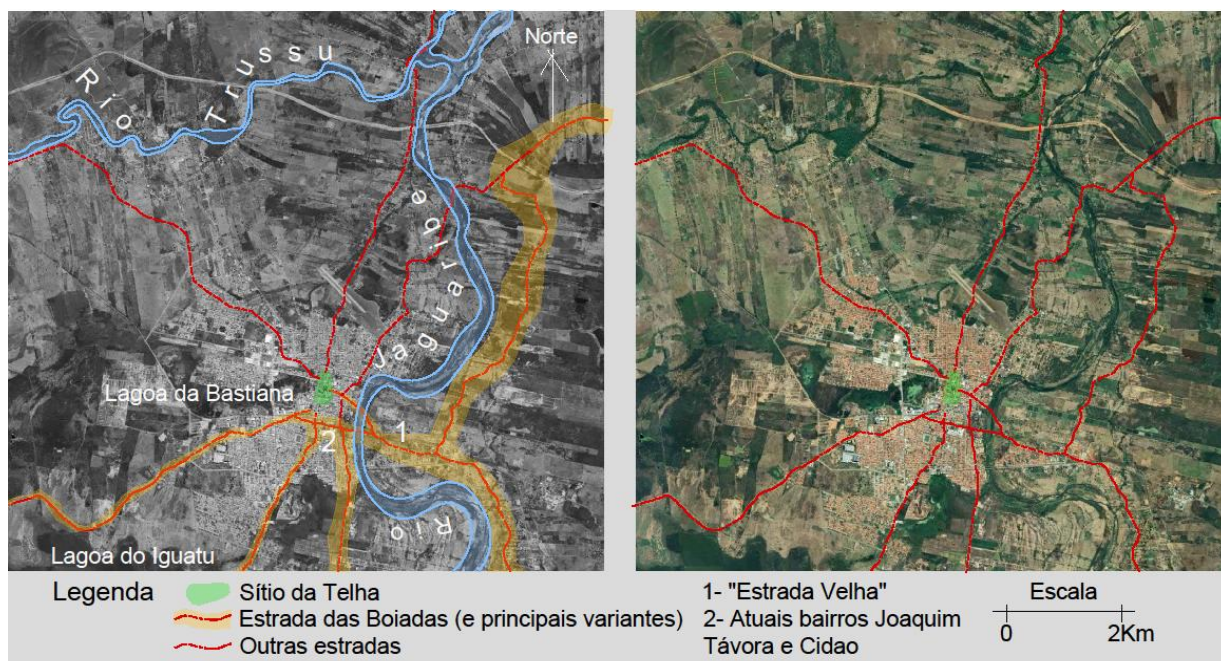
As estradas que interligavam as fazendas de gado¹³² se encontravam no Sítio da Telha. Conjecturamos que a Estrada das Boiadas passava ao sul do Sítio, nas imediações dos atuais bairros Joaquim Távora¹³³ e Cidaó¹³⁴. O desenho viário atual e indicativos apurados na investigação da história urbana são evidências. Primeiro, a toponímia local atribuiu o nome de “Estrada Velha” a uma rua que atravessa o rio Jaguaribe ao sul do Núcleo Primaz de Iguatu. Também identificamos o desenho sinuoso ou irregular do traçado viário, em pontos ao sul da cidade, como vestígios das variantes da Estrada (das Boiadas) ou de outros caminhos subsidiários. Estas variantes ligavam o núcleo à Estrada das Boiadas, ao sul, e às áreas de produção, em direção ao Trussu e Bom Jesus do Quixelô, ao norte (Figura 172).

¹³² Dentre as estradas (ou suas variantes) paralelas ao rio Jaguaribe, destacamos as que originaram a atual avenida João Pessoa e a rua Floriano Peixoto: as estradas da boiada, Bom Jesus e do Serrote (Figura 170).

¹³³ O bairro Joaquim Távora é ainda nomeado pela população de Prado, uma vez que Odilon Pinto de Mendonça ali instalou o local em que eram realizadas corridas de cavalos. Em 1928, foi aprovada pela Câmara de Iguatu a mudança do nome Prado para Iracema (Nogueira, 1985).

¹³⁴ Em certa medida, a Estrada das Boiadas, nalguns trechos e por certos períodos, coincidia com as Estradas de Cruirí, Bom Jesus, Serrote e Baú.

Figura 172 – As estradas e as bases do traçado urbano da cidade de Iguatu



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de Nogueira (1985) e do PDDU de Iguatu em 2000.

Entendemos, portanto, que o ramo principal da Estrada das Boiadas, a “Estrada Velha” – ou uma importante variante - atravessava o rio Jaguaribe pelo atual bairro Joaquim Távora (Prado), contornando ou atravessando os altos da Bonita¹³⁵ – atual bairro Cocobó – e do Jucá – atual bairro Alto do Jucá. Assim, o pequeno núcleo da Telha encontrava-se resguardado pelas lagoas da Bastiana Telha, do Zé Pereira e da Miringó, por entre as quais se comunicava com a Estrada das Boiadas, a “Estrada Velha” (Figura 173).

¹³⁵ O Alto da Bonita atualmente é o bairro Cocobó. Segundo Gardevânia Farias (2011), o local tem essa denominação devido à privilegiada vista da cidade.

O povoado da Telha organizou-se no entorno da Capela, erguida no início dos setecentos. As construções se deram de forma concêntrica ao edifício religioso até os limites – bastante variáveis – impostos pelas lagoas¹³⁶ da Telha, da Bastiana, do Zé Pereira e da Miringó.

No século XVIII, o povoado de Telha “não conheceu nenhuma obra, mesmo modesta, de caráter público, realizada pela administração” (Nogueira, 1985, p. 66). Não obstante, neste período, atas camarárias do Icó atestaram que “Telha e S. Matheus” eram “já povoados” e “com gente capaz de servir os diversos cargos [públicos]” (Studart, 2001, p. 316).

As práticas sociais urbanas em Telha ocorriam no Quadro, onde se achava a Capela. Nogueira (1985, p. 65) assevera que alguns atos públicos de interesse social, político e administrativo eram realizados no “consistório” da Igreja. O “Livro nº 2 das Atas das Sessões do Tribunal dos Jurados” dão conta que ocorriam no interior do edifício eleições de “representantes da Província” e “sessões do tribunal do júri” (Nogueira, 1985, p. 65).

Em 11 de outubro de 1831, foi criada a Freguesia da Telha do Quixelô, tendo como sede o povoado da Telha¹³⁷. As delimitações corresponderam ao Termo da Vila da Telha, que constaram na planimetria elaborada por Pedro Théberge, em 1861, tratada no segundo capítulo. Essas delimitações constituíram o contorno do município de Iguatu até meados do século XX. Em 1835, o primeiro vigário de Telha, Vicente José Pereira, assegurou que o povoado tinha “população de 1.156” [e que] “ajuízo excede a mais de quatro mil almas”¹³⁸ (Nogueira, 1985, p. 53). Esses indicadores reafirmam a centralidade do Sítio e essencialmente do largo da Capela em relação aos demais núcleos da região do Quixelô.

Em 1851, o povoado da Telha foi elevado à vila¹³⁹. Nogueira (1985, p. 64) assegura que a vilota

¹³⁶ As enchentes e as secas tornavam o limite impreciso, todavia os primeiros moradores de Telha sabiam lidar com a relação entre a terra e os corpos hídricos.

¹³⁷ Thomaz Pompeu de Souza Brasil (1897, p. 64) assegura que o Iguatu fora desmembrado do Icó, “excepto a pequena porção que se tirou de S. Matheus”. Brasil, ao discorrer sobre a “Telha do Quixelô” (Brasil, 1897, p. 83), em *Ensaio Estatístico* de 1873, situou o território Quixelô, “tão afamado pelo seu fumo”, ocupando a margem esquerda (ao norte) do rio Jaguaribe, formado pelas bacias dos rios Condudú, Trussu, Quincoê e Fael (Brasil, 1897, p. 64).

¹³⁸ Nogueira (1985, p. 53) citou trecho de ofício de resposta do primeiro vigário de Iguatu, o Padre José Pereira, ao então Presidente da Província José Martiniano de Alencar, em 11 de junho de 1835.

¹³⁹ Cf. Lei nº 558, de 27 de novembro de 1851, em que fica elevada à categoria de Vila a povoação da Telha, tendo por dominação a mesma e por limites o da freguesia (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 236).

se situava de modo que num só todo, poderia ser vista de um lado a outro. Compunha-se de um conjunto de casas, a maioria de biqueira baixa, muitas das quais construídas de tijolo e taipa e outras só de taipa ou só de tijolo. Algumas delas com duas ou três portas, sendo muitas de uma porta e uma janela. A vila no seu todo tinha a forma de um paralelogramo, tal como é a disposição das casas da Praça principal [...] medindo certamente o mesmo tamanho de hoje: 334 metros de comprimento por 76 metros de largura.

A malha da cidade era homogênea (Nogueira, 1985). Para além do Quadro, o traçado urbano seguia os caminhos-de-chão, processo semelhante àqueles que ocorreram em outras cidades ribeirinhas do Ceará. O povoado alongou-se em paralelo ao rio, protegendo-se das inundações nas áreas elevadas e explorando as margens com atividade agropecuária¹⁴⁰. No caso de Iguatu, essas atividades econômicas ocorriam mais no entorno das lagoas do que às margens do rio Jaguaribe.

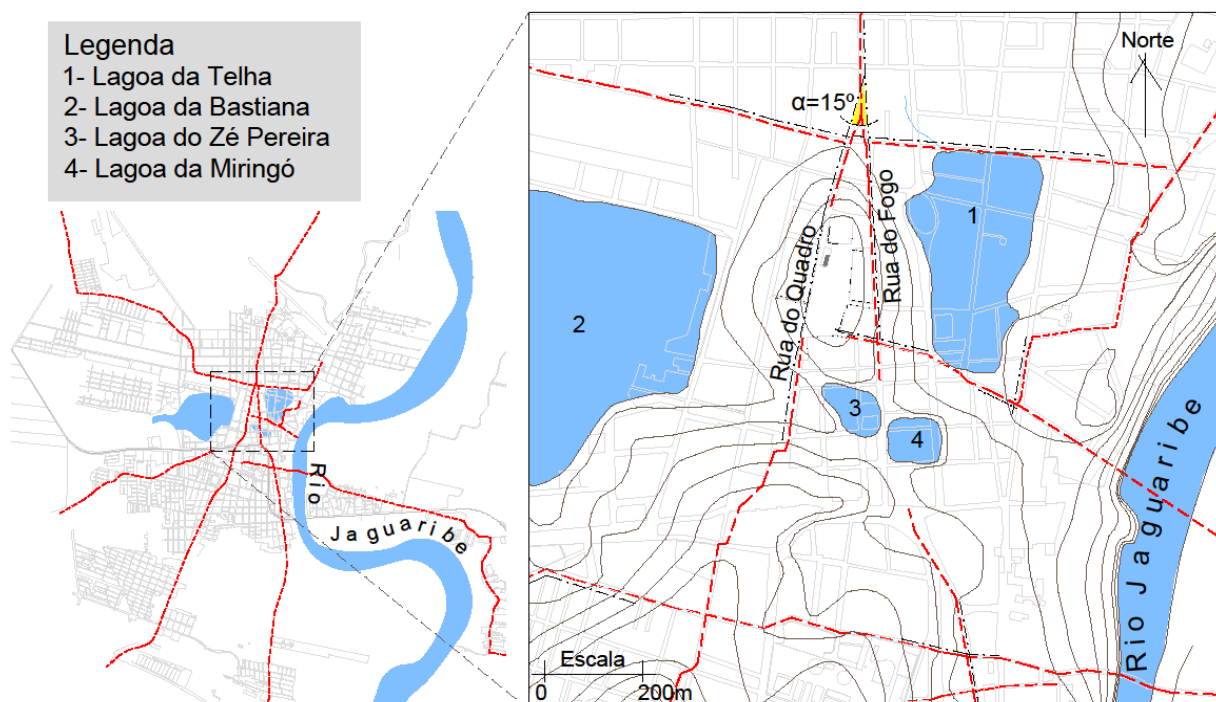
As construções preencheram, paulatinamente, o Quadro. As residências maiores, “que eram as melhores”, pertenciam “às autoridades e às pessoas mais abastadas” (Nogueira, 1985, p. 66). Outros imóveis abrigavam os artífices e os comerciantes. As características do núcleo como interposto comercial dava sentido econômico ao aglomerado, incrementando o ajuntamento populacional. Em torno do Quadro, achavam-se as residências e as pequenas vendas, as bodegas. Estas, segundo Nogueira (1985, p. 66), eram talvez os únicos estabelecimentos comerciais existentes funcionando, “pelo menos nos primeiros tempos, num dos cômodos – o da frente – da própria casa residencial do proprietário”¹⁴¹.

As estradas das fazendas acompanharam a topografia, encurvando-se em função dos corpos hídricos em direção ao rossio da Capela. As deflexões do traçado orientaram as implantações edilícias, constituindo um desenho ligeiramente irregular, concêntrico às margens lacustres, razão pela qual são concorrentes em 15º as duas primeiras vias do povoado, a “Rua do Fogo” e a “Rua do Quadro”, respectivamente às atuais avenidas Dr. João Pessoa e Floriano Peixoto (Figura 174).

¹⁴⁰ Ver o caso de Aracati e Icó em Jucá Neto (2012).

¹⁴¹ Bodega é sinônimo de mercearia. Era onde se comercializavam alimentícios em geral, aguardente, vinhos, cerveja, genebra, arreios de animais, armas, material de caça e pesca, chinelos, alparcatas de couro, utensílios para ferreiro, sapateiro e para o uso doméstico etc (Nogueira, 1985).

Figura 174 – A geometria da Rua do Fogo e Rua do Quadro



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do PDDU de Iguatu de 2000.

Os primeiros caminhos orientaram a trama urbana e a expansão do povoado. Seguiam, ao norte, em direção às localidades Trussu e Bom Jesus (atualmente a cidade de Quixelô); e ao sul e sudeste, passando pelo Capão do Mato, nos rumos da Estrada das Boiadas. Esses últimos caminhos foram determinantes para o desenho da via ferroviária, em 1910.

4.1.3 O Estado e os “homens-de-negócios”

Para análise da produção material da cidade na segunda metade do século XIX e no início do século XX, aproximamo-nos das ações do Estado e dos “homens-de-negócios”. O primeiro, com a inserção de equipamentos urbanos: cemitério, Casa de Câmara e Cadeia, mercado e o pontilhão sobre a Lagoa da Telha. Quanto aos agentes econômicos, discorreremos sobre atores ligados à indústria e à primeira expansão urbana de Iguatu. Estes “homens-de-negócios” eram os chamados “capitalistas” ou “negociantes” no período em tela. As fontes primárias oitocentistas sobre a ação da Igreja e demais agentes, até este momento da pesquisa, são escassas.

4.1.3.1 O Estado e a problemática urbana a partir da segunda metade do século XIX

Nogueira (1985, p. 62) assegura que, quando a Vila da Telha foi criada, em 1851, já estava posta

a célula-máter do agrupamento humano, com a sua rua do meio; depois, pouco a pouco, foram surgindo as duas ruas que corriam paralelas àquela, de um lado e do outro – a “da viração” ou “do cisco” e a “do fogo”.

Instalou-se, em 1852, o “1º Cartório de Telha”, e, no ano seguinte, iniciou-se a (re) “construção da Igreja Matriz” (Nogueira, 1985, p. 64). A instalação da Vila da Telha somente ocorreu em 1853¹⁴². Sua população era em torno de dez mil habitantes; a maioria “agricultores e creadores”¹⁴³ (Brasil, 1997, p. 81-82). O número de habitantes entre a criação da freguesia, em 1831, e a elevação à Vila, em 1851, mais que dobrou. Segundo Nogueira (1985, p. 87),

a agricultura e a criação de gado se afirmaram representadas pelos muitos sítios e fazendas espalhados em derredor da localidade; o comércio alcançou inegável amplitude: havia muitas casas de comércio de interesse pela arrematação dos variados impostos, diz claramente que era abundante a riqueza em circulação para uma Vila quase perdida em pleno sertão distante da Capital da Província.

A dinâmica urbana revelou-se nas atividades da Câmara Municipal¹⁴⁴. A legislação informava a cobrança de impostos “sobre bebidas espirituosas”, estabelecendo o valor de “oitocentos réis por carro, que entrar carregado e descarregar no município, e quatrocentos réis pelo que sahir carregado do mesmo” (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 472).

Entre meados do século XIX e 1909, o Estado empreendeu três frentes de modernização na Vila da Telha. A primeira, relativa à salubridade pública, quando se investiu no matadouro e foram desvencilhados o cemitério da igreja e a “caza de mercado” da área residencial – com a formalização de novos “lugares de comércio” –

¹⁴² Em 25 de janeiro, é inaugurada a Vila da Telha (Studart, 2001).

¹⁴³ Os animais conduzidos nos vagões eram cavalares (1.325), bovinos (14.785), suínos (7.940) e outros diversos; “eram transportados pela RVC a qualquer distância” (1.678) (Rede de Viação Cearense, 1940, p. 48).

¹⁴⁴ Nogueira (1985, p. 170) assegura que “no plano intelectual, a rigor só apareceu um ato oficial em 1856, e assim mesmo, quase certo de expressão mais retórica: foi a lei criando aulas de primeiras letras”.

edificando, respectivamente, o “novo” mercado e o “novo” cemitério. A segunda frente era voltada à fluidez do espaço, à abertura de ruas e à construção de pontilhões. A terceira apontava para a necessidade da edificação (ou da adaptação) de prédios institucionais e de lazer, possivelmente já trazendo ressonâncias da estética neoclássica. Tratava-se dos edifícios da casa de câmara e da cadeia, do teatro, da Igreja Matriz¹⁴⁵, do Batalhão da Guarda Nacional e (espaço) das “primeiras letras”, dentre os investigados.

4.1.3.1.1 O lugar do novo mercado e do matadouro

Primeiramente, analisamos as obras voltadas, direta ou indiretamente, para as questões de salubridade pública. As cidades do período imperial passavam por controles de suas condições higiênicas e sanitárias, principalmente em função dos surtos epidêmicos. Os saberes da medicina social e a demanda por “posturas municipais” estavam na base das discussões oitocentistas sobre a questão urbana¹⁴⁶.

No período, evidenciou-se crescente laicização¹⁴⁷ dos espaços. Os novos programas urbanos, em regra, exigiram arquitetura própria. A legislação provincial, em 1856, autorizava as Câmaras Municipais a “empregar o saldo de suas rendas na construção de cemitério, e reparo das casas de suas sessões”, assim como a “organizarem regulamentos para arrecadação dos rendimentos dos cemitérios e sua polícia” (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 74). Recomendava-se que fossem “executados mesmo antes da aprovação da assembléa, a quem deverão ser submetidos” (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 74).

Os enterramentos na Vila da Telha se davam, inicialmente, nas proximidades da Igreja do Quadro. A “sessão extraordinária em 16 de julho de 1854” determinou a construção de um novo cemitério. Segundo Nogueira (1985, p. 66), “saltam aos olhos” a distinção do contrato desta que foi a “primeira obra importante do Iguatu”. Na sessão, estiveram presentes o Presidente da Câmara, o construtor Marcolino José Bezerra e os fiadores Cláudio Bezerra da Silva e Adeodato Cavalcante

¹⁴⁵ Cf. Lei nº 733, de 8 de setembro de 1855, em que, dentre as despesas com obras públicas, revelou “800\$000” “com reparos da matriz da Telha, oitocentos mil réis (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 620); e Lei nº 870, de 16 de setembro de 1858, em que o Presidente da Província é autorizado a despende um conto de réis” – 1:000\$000 “Com a matriz da villa da Telha (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 232).

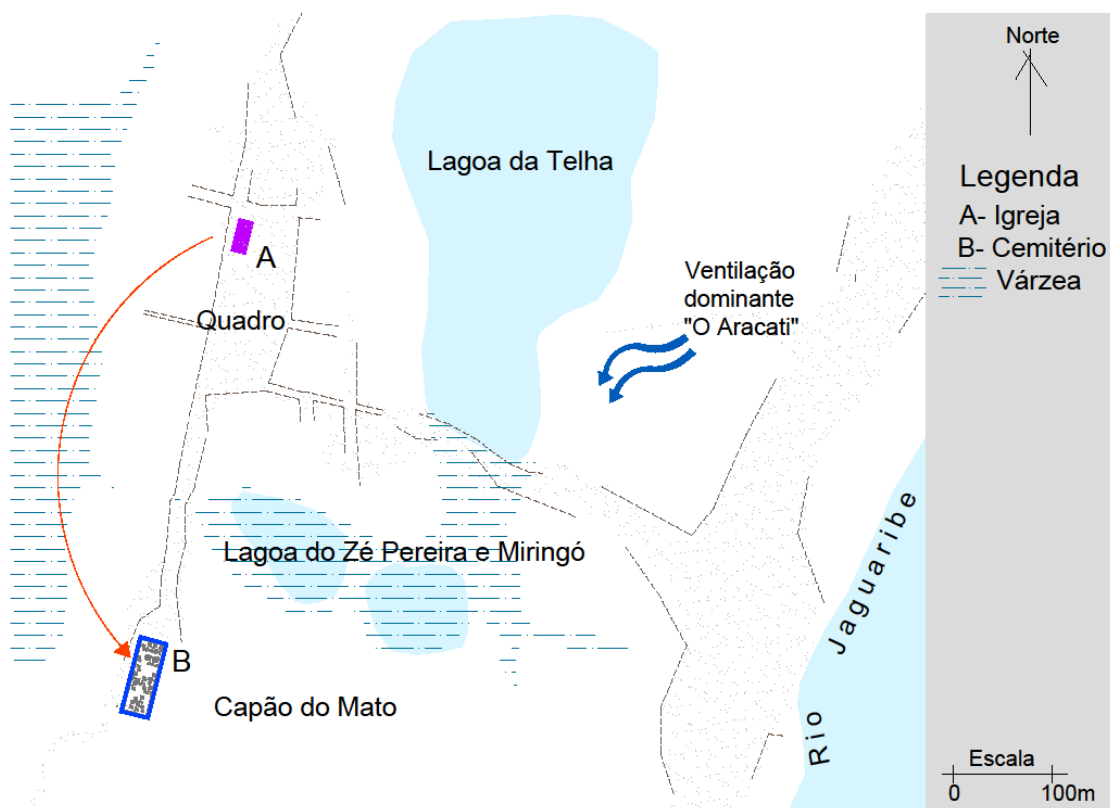
¹⁴⁶ Ver Clélia Lustosa da Costa (2002).

¹⁴⁷ Ver Zucconi (2009) sobre a crescente laicização do meio urbano, característica das cidades oitocentista.

de Albuquerque, além dos vereadores Bernadino Gomes Vieira, José Tavares de Miranda, Alexandre José Cavalcante e Luis José Moreira de Barros. A obra somente foi concluída em 1856 (Nogueira, 1985).

O novo cemitério situou-se no Capão do Mato, afastado da porção sul do núcleo urbano, após as lagoas do Zé Pereira e do Miringó, em terras “altas” (cota +215) e “a favor do vento”. Acreditava-se que os odores fétidos provenientes de matéria orgânica, em terrenos alagadiços e em estado de putrefação, eram geradores de doenças¹⁴⁸. O edifício situava-se onde atualmente se localiza a Praça Francisco Airon de Jucá Carvalho (antiga Cel. Belizário), na rua Dr. João Pessoa (rua do Quadro), ao sul da Matriz (Figura 175).

Figura 175 – O cemitério afastado do tecido urbano



Fonte: Elaborada pelo autor.

A localização do cemitério revelou preocupações higienistas, e, meio século antes da chegada dos trilhos, entre os anos 1856 e 1857, os escritos camarários da Vila da Telha apresentaram discussões sobre as condições sanitárias das “casas de mercado”, do “açougue público” e do matadouro público.

¹⁴⁸ Ver Clélia Lustosa da Costa (2002).

Centralização da venda de gêneros alimentícios nas “casas de mercado” e no “açougue público”, com multas para os contraventores (ou prisão) [...]; obrigatoriedade dos empresários de dotar a banca do açougue de material adequado e manter sua conveniente conservação; medidas de higiene: multa ou prisão para falsificadores de gêneros que possam resultar “danos à saúde pública”; obrigatoriedade de construção de casas nos terrenos que fossem aforados [...]; obrigatoriedade dos proprietários fazerem plantação de árvores que fizessem sombra “e demais pronto crescimento” [...]; utilização do matadouro público para o abate de gado destinado ao consumo público ou construção fora da Vila de matadouro para uso particular [...] (Nogueira, 1985, p. 70).

Os lugares de comércio também eram pautas das cidades oitocentistas¹⁴⁹. Até o terceiro quartel do século XIX, na Vila da Telha, a atividade comercial ocorria no Quadro ou, a depender da natureza, nas proximidades da lagoa da Telha. Era regulamentado, nas posturas do ano 1857, que “todo aquelle que falsificar generos, de maneira que possa resultar damno á saude publica, sotírerá a multa de 85000 réis, ou oito dias de prisão, e serão os generos lançados fóra” (Oliveira; Barbosa, 2009, p.149). Combatia-se, ainda, o mau funcionamento dos equipamentos de pesagem e a falta de higiene, citando que

Aquelles que falsificarem os generos expostos á venda para o fim de pesarem mais do que pesai ão, e que não tiverem balanças com braços de ferro, e medidas limpas e assejadas, soffrerão a multa de 65000 réis, ou seis dias de prisão, e na reincidência o duplo (Oliveira; Barbosa, 2009, p.149)¹⁵⁰.

O “comércio velho” situou-se primeiramente na rua do Cisco, atual rua 15 de Novembro, “começando no beco que na praça da Matriz comunica esta com a aludida rua” (Nogueira, 1985, p. 79)¹⁵¹. Posteriormente, instalou-se o mercado no Quadro, no pavimento térreo do sobrado que posteriormente residiu João Augusto Bezerra (Nogueira, 1985; Verde, 2011).

Desde 1828, o mercado era demandado em discussões camarárias que aludiam à criação de um novo edifício; uma vez que “o prédio que servia de caza de mercado publico” (Nogueira, 1985, p. 104), não tinha a “comodidade necessária por ser acanhado, mal construído e não satisfazia a necessidade pública” (Nogueira,

¹⁴⁹ Ver Zucconi (2009).

¹⁵⁰ Cf. Lei nº 837, de 29 de setembro de 1857, “os artigos de 1 a 16 posturas da câmara municipal da villa da Telha” (Oliveira; Barbosa, p. 149).

¹⁵¹ Travessa entre os imóveis que foram de Francisco Holanda Montenegro (passando para Sabino Antunes da Silva), de um lado, e do edifício que pertenceu à viúva de Joaquim Edimar da Silva, respectivamente os números 586 e 596 da atual avenida Dr. João Pessoa (Nogueira, 1985).

1985, p.112). Em 1856, ficou “aprovado o contracto celebrado pela camara municipal da villa da Telha com Bento da Costa Villar ácerca da casa de commercio e açougue da dita villa” (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 74) ¹⁵².

O contrato para construção do novo mercado somente foi assinado em 1881, e a obra fora concluída em 1888. Situou-se nas proximidades do local de abate dos animais, ao sudeste da cidade, entre as lagoas da Telha e da Miringó. Os dois equipamentos – o mercado e o matadouro – principalmente por conta do “açougue”, em regra, estabelecem um elo funcional. Conjecturamos que o local em que se situou o novo mercado era a porta da cidade, onde se vocacionavam as tradicionais feiras. Era encontro dos fluxos provenientes das estradas de Cruirí (amarela) e Bom Jesus (lilás) – que comunicavam às áreas de produção ao norte e ao longo do rio Jaguaribe – e das estradas do Icó e São Matheus (verde). Eram cursos nos quais circulavam demasiadamente comboieiros e boiadas uma vez que a pecuária era atividade econômica imperativa em Telha no período (Figura 176).

Nogueira (1985) assegura que o novo mercado fora a segunda obra importante de Iguatu. Segundo o autor, “constituiu o maior feito do mandato vigente, tendo inclusive a impressão que redobrou o interesse pelos impostos” pela municipalidade (Nogueira, 1985, p. 70). A Câmara, a partir de então, “esteve atenta” a cobrança de impostos, “quando, por exemplo, em uma correição, o Fiscal da Cidade, por seis vezes pelo menos” apreendeu porcos na rua e os levou para leilão na praça do mercado” (Nogueira, 1985, p. 70).

Hugo Victor da Silva, jornalista que escreveu sobre o Iguatu nos anos 1920, assevera que o mercado, em “estilo colonial”, tratava-se de

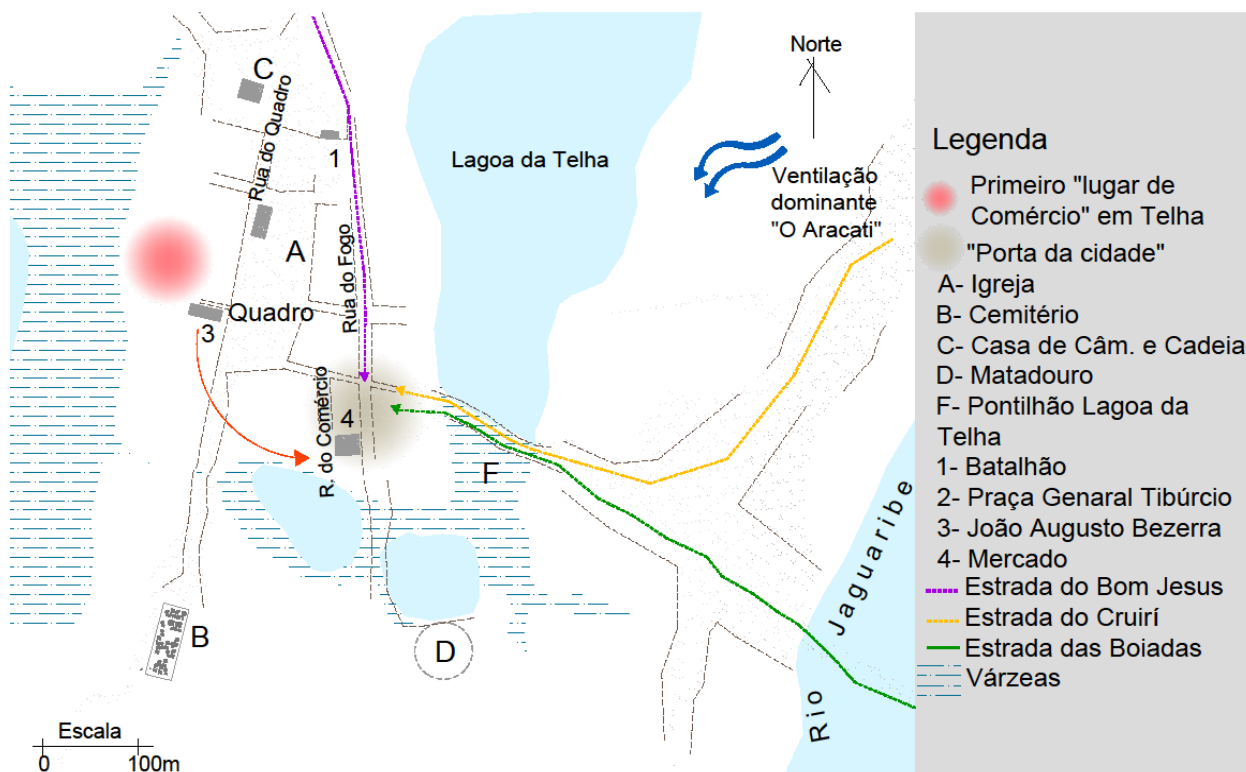
um prédio mal adaptado, formando um quadrado, no centro da cidade em nada obedecendo aos preceitos higiênicos, apesar da grande área interna, a descoberto, servindo para o corte de carne, velhas bancas de madeira, carunchosas e sebatas (Silva, 1998, p.17).

A descrição realizada por Victor data de 1925, quando o prédio apresentava mais de três décadas, razão pela qual, talvez, justificasse o descontentamento com suas condições tipológicas e de higiene. De fato, referia-se a um desejo de modernidade do jornalista; um alinhamento às correntes ideológicas do período, em

¹⁵² Cf. Artigo 42, de “posturas da câmara municipal”, em 1856: “Fica aprovado o contracto celebrado pela câmara municipal de villa da Telha com Bento da Costa Villar acerca da casa de commercio e açougue da dita villa” (Oliveira; Barbosa, 2009).

que se exaltava “o progresso” e se negava a estética dos tempos da Colônia e do Império¹⁵³.

Figura 176 – O novo mercado ao sul e a porta da cidade



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IFOCS (1923).

Além da implantação do novo mercado, a matança do gado também reverberou problemas urbanos associados à salubridade pública. As posturas municipais exigiam que nos quintais residenciais da vila não poderiam “recolher vaccas”, que haveria um fiscal “obrigado a assistir à matança do gado para consumo, observando o asseio e a limpeza” e que deveria conferir “se a rez morta está ou não em estado de não ser vendida (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 149). A Lei nº 837, de 29 de setembro de 1857, tratou a prática do abate de gado em espaços públicos. Determinava que “Aquelle que matar qualquer rez para o consumo publico o fará no matadouro designado pela camara, e sendo para o uso particular o fará distante da villa” (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 150)¹⁵⁴.

¹⁵³ Sobre estes aspectos relacionados à arquitetura brasileira do início do século XX, trataram Hugo Segawa (1999) e Reis Filho (1978).

¹⁵⁴ Cf. Lei nº 837, de 29 de setembro de 1857, op. cit.

O matadouro público de Telha foi implantado ao sul, externamente ao tecido urbano e inaugurado em 1868. As atas camarárias deram conta de “um curral com a dimensão de 50 pés quadrados”, com portão e fechadura (Oliveira; Barbosa, 2009, p. 150): tratava-se “de um curral com cinquenta palmos de frente e setenta de fundos de madeira, destinado a recolher o gado” (Nogueira, 1985, p. 81).

Acreditamos que a localização do matadouro entre os corpos hídricos da Miringó e do Jaguaribe se devia à (possibilidade de) disponibilidade d’água. Através destes cursos, poderia ocorrer a dispensa dos dejetos. Também a ventilação dominante no sentido leste-oeste contribuiu para a escolha do lugar de implantação. Em 1888, as atas da Câmara de Vereadores referiam-se a intervenções no equipamento.

4.1.3.1.2 A Casa de Câmara e Cadeia, o teatro e as lagoas como espaços de lazer

A outra corrente de intervenções do Estado, como anteriormente afirmamos, diz respeito à construção de edificações institucionais.

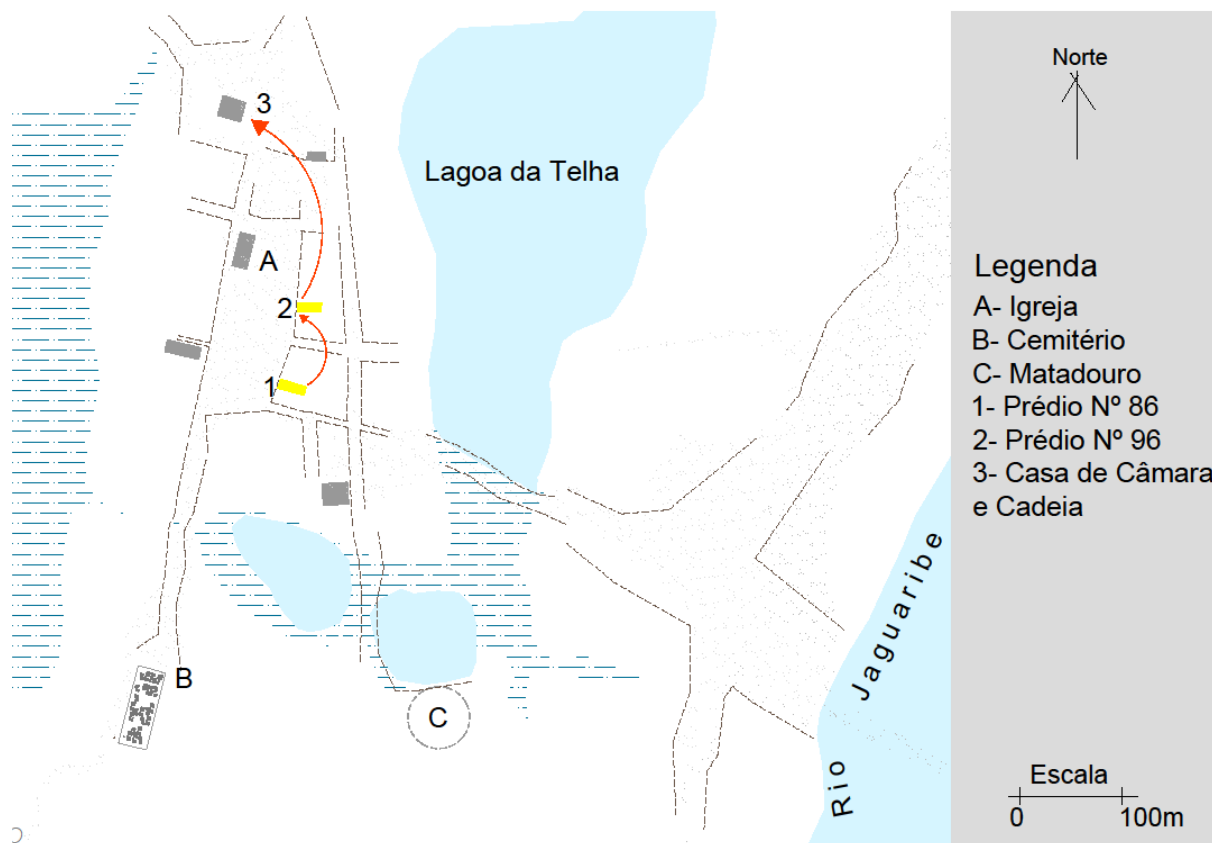
Raimundo Batista Aragão (1998) assevera que a atividade judiciária e policial foram inauguradas no povoado da Telha em 18 de março de 1842. Para Aragão (1998, p. 26), era o “primeiro indício de evolução do reduto”. Segundo o *Almanaque do Ceará*, os batalhões da Guarda Nacional na Vila da Telha foram criados em 1857 e 1868¹⁵⁵. Nogueira (1985, p. 138) assegura que funcionava a cadeia no prédio desses batalhões. Era o imóvel nº 150 da rua Floriano Peixoto, e, por isso, o logradouro se chamou por muito tempo “Rua do Fogo”.

Quando a vila da Telha foi instalada, a Casa de Câmara e Cadeia funcionou nas residências de moradores (Nogueira, 1985). Conforme a ata camarária, deveria funcionar em prédio particular, por “doação temporária”, até a “edificação da casa própria e cadeia”. Desta sorte, a Câmara foi instalada, provisoriamente, em residências que se situavam no Quadro. Ocupou, inicialmente, o “local onde se acha o prédio nº 96, na Praça D. Pedro II (Praça da Matriz), passando depois para o prédio atual, nº 86 da mesma Praça” (Nogueira, 1985, p. 61). Os imóveis em que o

¹⁵⁵ Segundo o “Almanak” do Ceará, o Batalhão de Reserva nº 33 foi criado em 1857 e o “Batalhão de infantaria nº 44” e o “Batalhão de reserva nº 13”, respectivamente, em janeiro e abril de 1868 (Guimarães, 1870).

equipamento funcionou provisoriamente eram voltados para ponte (Figuras 177 e 178).

Figura 177 – Localizações da Câmara no século XIX



Fonte: Elaborada pelo autor.

A construção da Casa de Câmara e Cadeia¹⁵⁶ foi registrada nas atas da Câmara de Vereadores de 1877. A edificação foi erguida entre 1889 e 1892, sob a administração do primeiro intendente de Iguatu, Cel. Celso Lima Verde¹⁵⁷. No mesmo interstício, foi inaugurada a praça General Tibúrcio (Verde, 2011), que não passava de um areal tal como a grande maioria das praças do Ceará no período em questão. Supomos que este espaço revela permanência da tradição portuguesa que implicava a construção de Câmaras inseridas ou defronte à praça (Figuras 178).

¹⁵⁶ Segundo Farias (2011), com recursos das frentes de serviço de socorro à seca de 1877-1879.

¹⁵⁷ Ver Verde (2011, p. 102).

Figura 178 – Casa de Câmara e Cadeia de Iguatu



Fonte: IBGE (2023).

4.1.3.1.3 Pontilhão sobre a Lagoa da Telha, fluidez do espaço

A infraestruturação de acesso à Vila da Telha ocupou a pauta do Estado. Objetivava-se a fluidez do território para garantir a circulação de gentes e mercadorias e o escoamento de produtos da agropecuária.

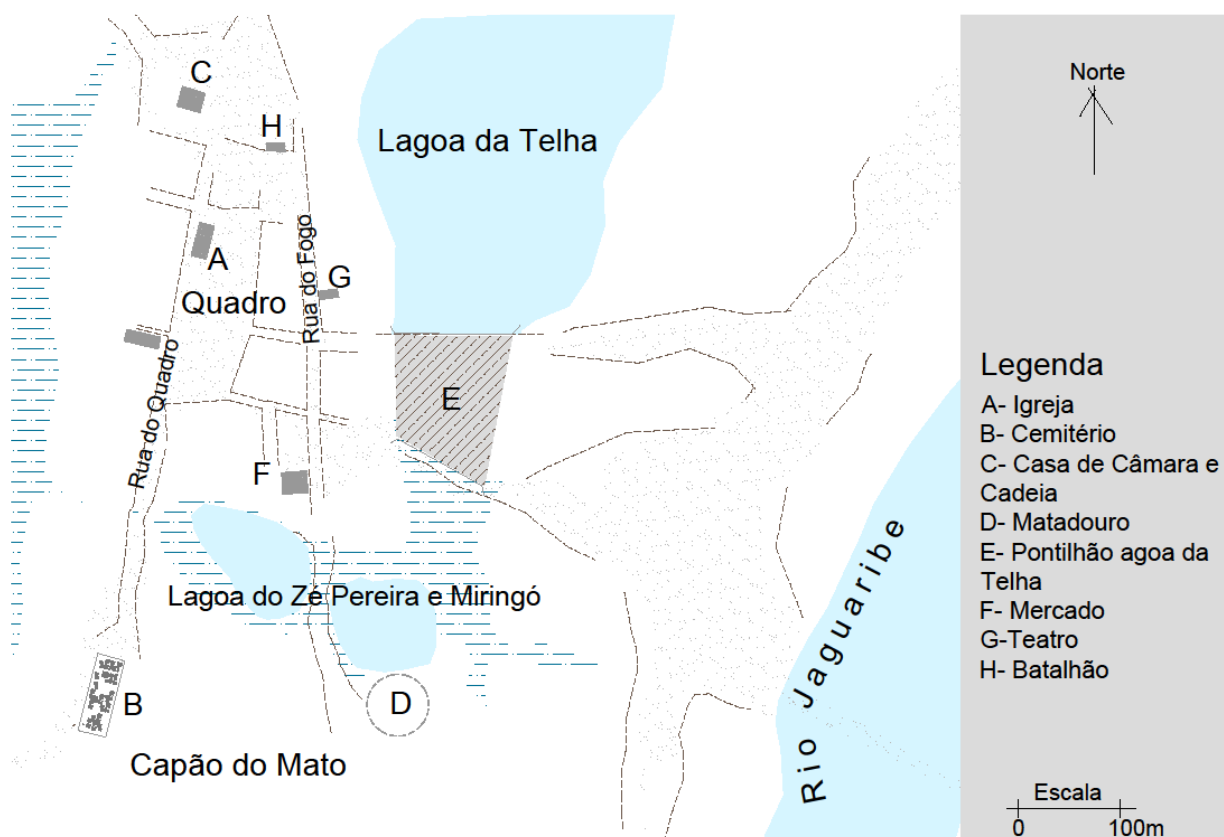
Investiu-se no melhoramento da estrada entre Telha e Saboeiro, em 1859 (Oliveira; Barbosa, 2009)¹⁵⁸, e construiu-se, conforme ata camarária lavrada em 4 de agosto de 1875, o “Pontilhão da Lagoa da Telha”. O equipamento foi relevante ao fluxo urbano, uma vez que, a depender da cota hídrica – se anos de “inverno” ou de seca –, havia alternâncias entre as rotas de acesso à Vila da Telha devido aos alagadiços nas várzeas das lagoas. Segundo Nogueira (1985, p. 93), “foi esta, aliás, a primeira ponte que se mandou construir na Telha. E não há dúvida que a obra traduzia um índice de progresso: uma via de acesso sobre a lagoa que estava quase no centro da Cidade”. O autor revelou que “por ela passaram a transitar pessoas, animais, cargas e carros de boi, num vai-e-vem que atestava o desenvolvimento da comuna” (Nogueira, 1985, p. 97).

A emergência do constructo reforça a hipótese de que, quando o núcleo deixou de ser local unicamente de passagem, no século XVIII, firmando-se enquanto povoado, as áreas de produção agropecuária nas várzeas das lagoas ocuparam o entorno do vilarejo, cercando-o e alterando o curso das estradas. O norte da nucleação era formado por baixios urdidos de corpos hídricos devido à barra do rio

¹⁵⁸ Cf. Lei nº 922, de 5 de dezembro de 1859, em que o Presidente Antônio Marcellino Nunes Gonçalves é autorizado à utilização de 416:258\$335 réis em despesas provinciais dentre as quais o melhoramento da Estrada entre Telha e Saboeiro (Oliveira; Barbosa, 2009).

Trussu com o rio Jaguaribe; eram terras embrejadas e, por isso, potencialmente produtivas, propícias à agropecuária, mas não ao deslocamento. O sul do povoado, por sua vez, era circundado pelas lagoas do Zé Pereira e da Miringó, corpos lacustres que controlavam as vazões do sistema Jaguaribe-Telha-Bastiana¹⁵⁹. Estava contíguo às terras mais altas, onde havia altimetria adequada ao trânsito – o atual bairro Prado e o alto da Bonita – e à transposição do rio Jaguaribe. Por essa região, no século XIX, delineou-se a principal variante da Estrada das Boiadas, alterando a principal porta da cidade, que se constituiu entre os atuais Centro e o bairro Prado.

Figura 179 – Pontilhão sobre a lagoa da Telha



Fonte: Elaborada pelo autor.

A inserção de equipamentos urbanos próprios do século XIX e a análise das intervenções a partir da cartografia retrospectiva revelaram as problemáticas urbanas, relacionadas ao higienismo, aos novos programas urbanos, à fluidez dos

¹⁵⁹ Os corpos hídricos são comunicantes. As cheias do rio Jaguaribe podiam alimentar as lagoas da Telha e da Bastiana, correndo as várzeas onde atualmente está o bairro Prado. As lagoas do Zé Pereira e da Miringó situam-se na confluência e podem ter sido utilizadas como controle hídrico de irrigação e drenagem no entorno do Quadro nos primórdios da ocupação urbana.

espaços territorial e urbano e às soluções encontradas pelo Estado frente ao crescimento da vila e da cidade (Figura 179).

4.1.3.2 Os “homens-de-negócios”

Dentre os agentes econômicos modeladores do espaço urbano de Iguatu, no primeiro decênio dos novecentos, destacamos a família Correia Lima, de Várzea Alegre. Quando os trilhos ainda não haviam atravessado o sertão central, no início do século XX, instalaram-se, em Iguatu, os irmãos Gustavo, Joaquim e Virgílio Correia Lima, respectivamente, nos anos 1900, 1902 e 1907. Investiram nas atividades comercial, imobiliária e industrial – mais especificamente em usinas de algodão – na área de ligação do Quadro à localidade Capão do Mato, ao sul da cidade, onde, em 1910, foi instalado o Pátio da Estação da Rede de Viação Cearense.

As ações dos “capitalistas” inseriram-se no movimento de expansão da cidade em direção ao Capão do Mato. Eles aterraram partes das lagoas do Zé Pereira e da Miringó – que separavam a cidade da área do Capão – e construíram usinas de algodão e suas residências. Também, na área do aterro, foi cedido terreno para a construção da Associação Comercial e Industrial do Iguatu. Nogueira (1985, p. 156) assegura que “o surto de construções”, sobretudo após a instalação do sistema ferroviário, “deveu-se à família a Correia Lima”, sendo “indiscutível o papel importante que desempenharam no progresso de Iguatu”.

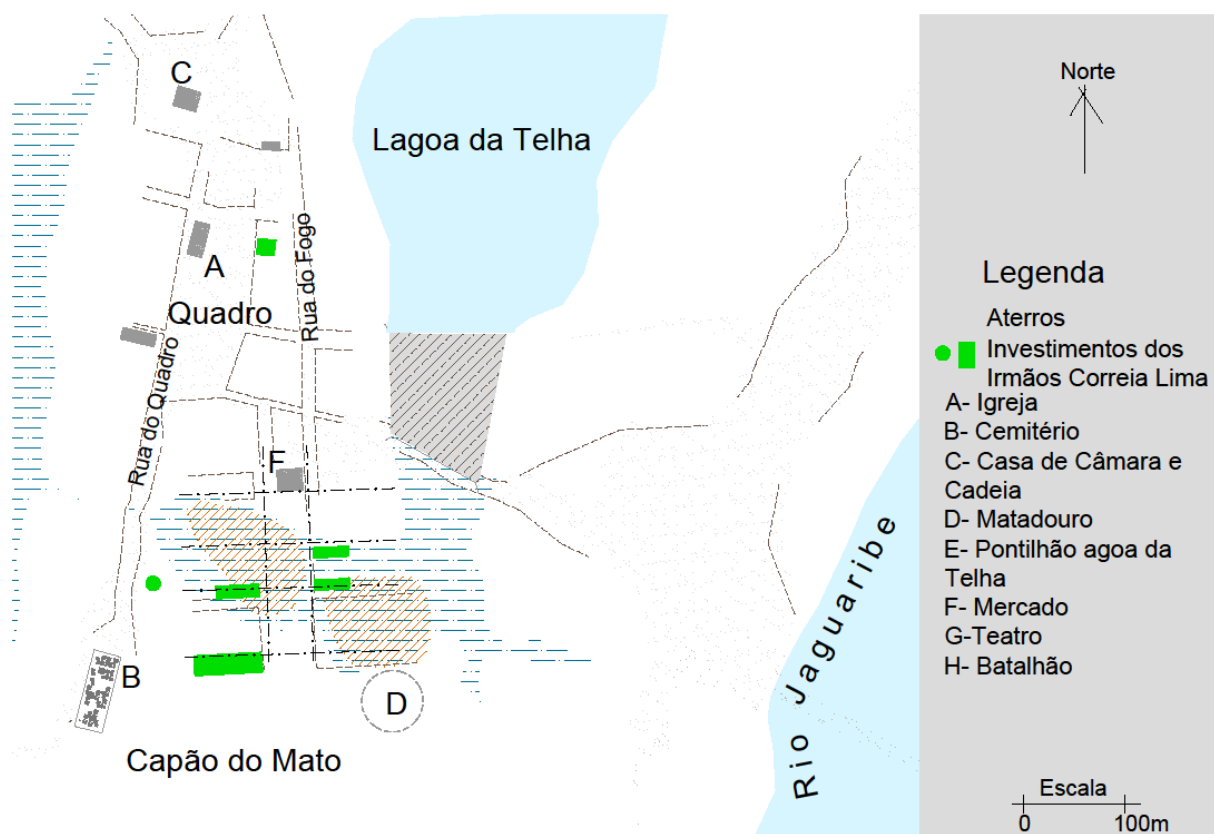
Nogueira (1985, p. 157) assim descreveu as ações imobiliárias dos empresários:

Joaquim Correia Lima deu início a essas construções [...]. Fez aterrar alguns trechos da lagoa da Miringó, onde levantou vários prédios; Gustavo Correia Lima, por sua vez, adquiriu terras na mesma zona e fez construir ainda um maior número de casas; e, por último, Virgílio Correia Lima também construiu diversos prédios, em 1909, na tal rua Eptácio Pessoa onde havia uma cerca de madeira e diversos pés de coqueiro. Foram em número de cinco os imóveis que ali levantou e, posteriormente, em 1913, ofereceu à municipalidade dois terços do que é atualmente a Praça Demóstenes de Carvalho, com a finalidade de ser construída ali uma Praça ajardinada.

A área de expansão foi marcada pela ortogonalidade das quadras, contrastando com a disposição ligeiramente sinuosa da “Rua do Quadro” (Figura 175). Do mercado, partiu-se em traçado ortogonal em direção à lagoa da Miringó. As

dimensões das quadras obedecem às modulações do mercado, em trono de 60 x 60m. O ritmo das vias é ordenado pelas “travessas” um, dois, três e quatro, como eram conhecidas, segundo Silva (1998), as ruas Cel. Mendonça, Santos Dumont, Cel. Virgílio Correia e Vinte e Três de Novembro. O edifício do mercado, pois, serviu como balizador do desenho de expansão da cidade (Figura 180).

Figura 180 – Expansão da cidade e os investimentos dos irmãos Corrêa Lima: primeira expansão urbana (1903-1910)



Fonte: Elaborada pelo autor.

Essa zona de expansão, ao sul do mercado, faz parte do atual centro comercial de Iguatu. Entendemos que o crescimento da cidade nessa direção ocorreu devido ao fato de as terras ao norte do núcleo primaz serem “terras baixas”, destinadas aos fazeres da agropecuária, diferentemente daquelas ao sul, em que as lagoas existentes, Zé Pereira e Miringó, caracterizavam-se por sítios balneáveis. É fato unânime entre os memorialistas locais: “caçava-se e gostoso banho tomava-se” (Nogueira, 1985, p. 155). Ademais, em direção aos altos da Bonita (atual Cocobó) e

do Jucá, achavam-se terrenos mais elevados onde passavam as principais estradas de acesso ao núcleo¹⁶⁰.

A expansão da cidade e o estabelecimento dos irmãos Correia Lima na porção sul do Iguatu, entre os anos 1900 e 1907, não foi por acaso, assim como não foram os investimentos técnicos, os aterros, as construções e, poucos anos depois, a instalação do pátio ferroviário de Iguatu. O local era estratégico, conforme elucidamos, e justificou os empreendimentos. Encontrava-se na intersecção entre o Quadro e o espaço da feira (junto ao mercado), anteposto entre as áreas de produção e transporte e importantes “portas da cidade”¹⁶¹, pelas quais se alcançava a Estrada do Curió e as variantes da Estrada das Boiadas.

As transformações do espaço urbano de Iguatu, ao sul do Quadro, foram determinantes para a instalação da Estação Ferroviária de Iguatu, em 1910.

4.1.4 Síntese: a consolidação do núcleo primaz no final dos oitocentos e no início do século XX

A apropriação material do sítio da Telha pelos colonizadores, no século XVIII, teve início com a construção da Capela de Nossa Senhora Santana em pequeno elevado entre as lagoas da Telha e da Bastiana.

O relevo propiciou a formação de “baldos” de irrigação e controle das cheias do rio Jaguaribe, que, no entorno do Sítio, regulavam a vazão entre os corpos hídricos, permitindo o funcionamento das instalações rurais. Estes engenhos, supostamente, desenharam as lagoas do Zé Pereira e da Miringó. Devido ao aspecto peninsular do lugar, o Sítio cercou-se de áreas de plantio e pastoreio que avançavam nos baixios, em que eram balizas principais as diversas lagoas.

A topografia e os Sítios orientaram os caminhos de chão e resguardavam o núcleo da Telha em área central, protegendo-o tanto das cheias do rio Jaguaribe quanto dos fluxos diversos que corriam pelo curso principal da Estrada das Boiadas.

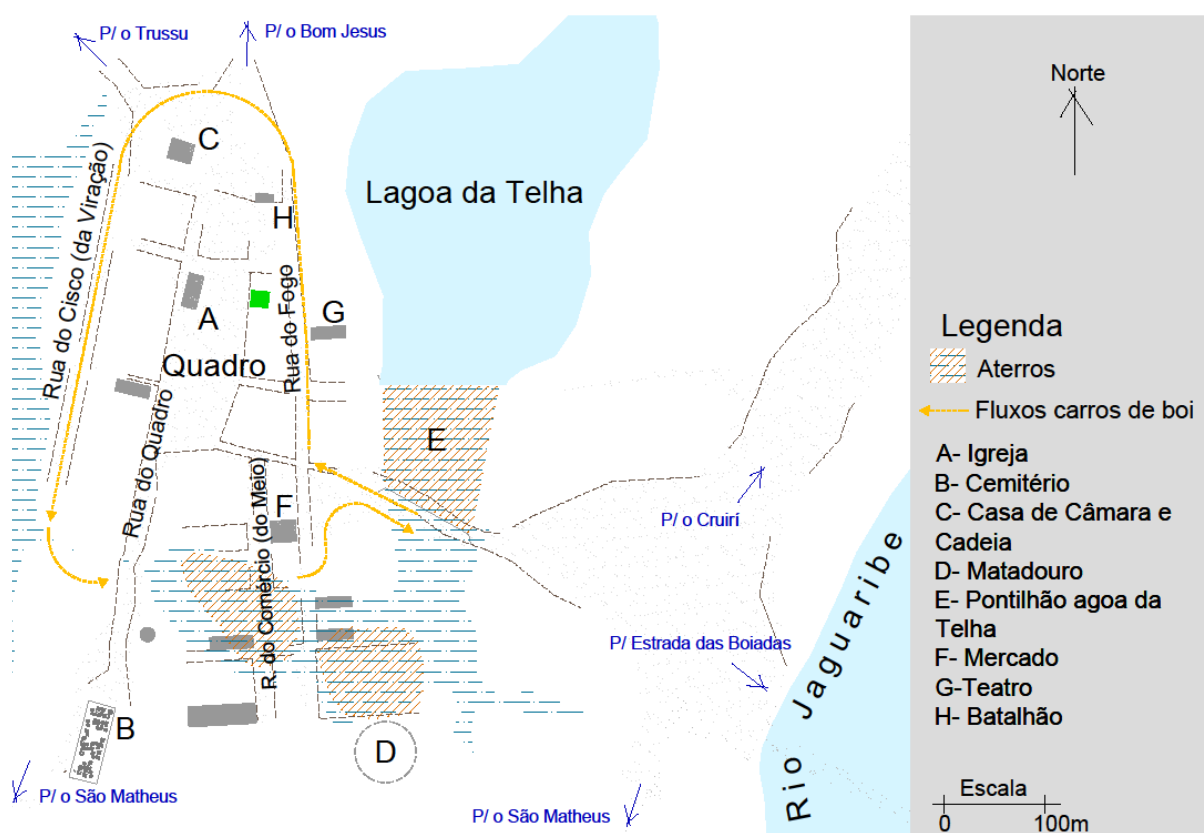
¹⁶⁰ Atualmente os bairros Cocobó e Alto do Jucá. Vide a topografia apresentada no tópico anterior, na qual essas localidades estão indicadas acima da cota 220m. O núcleo primaz de Iguatu situou-se na cota 216m.

¹⁶¹ Murilo Marx (1980) assevera que a cidade tem entradas e saídas – “as portas” – pelos quais se comunica com o mundo exterior. Segundo o autor, a estação ferroviária é uma porta aberta que as cidades alcançaram no decorrer do seu desenvolvimento. Não obstante, o traçado férreo “não dispensava suas exigências de trajeto; o seu leito buscava acompanhar as curvas de nível, impunha igualmente um determinado terreno para a estação” (Marx, 1980, p. 114).

Seis estradas contornavam os corpos hídricos, convergiam e se entrecruzavam no núcleo urbano, estabelecendo o desenho do povoado. Eram as estradas para São Matheus, Trussu, Cruirí, Bom Jesus, Icó e Aracati. Era, pois, a centralidade do núcleo de Iguatu que se revelou desde sua formação setecentista, o que advogava em função da sua hegemonia enquanto interposto e empório comercial na Ribeira do Quixelô.

O entorno do templo religioso ajuntou residências e locais de trabalho delineando o Quadro. O espaço concentrou os poderes político, econômico e religioso da Freguesia do Quixelô. Processo que se intensificou a partir da segunda metade do século XIX, quando, nas margens do tecido urbano, constituíram-se a Casa de Câmara e Cadeia, o mercado e o teatro e, mais afastados, o cemitério e o matadouro. As ocupações ao norte seguiam as estradas do Trussu, do Bom Jesus e do Cruirí; ao sul, o rio Jaguaribe em direção aos atuais bairros Prado, Alto do Jucá e Cocobó (Alto da Bonita), em cursos que se misturavam à Estrada das Boiadas (Figura 181).

Figura 181 – Núcleo Primaz de Telha



Fonte: Elaborada pelo autor.

As lagoas da Telha, da Bastiana, do Zé Pereira e da Miringó se fizeram limites do núcleo até o aporte maquinico-imobiliário dos irmãos Correia Lima. A partir

de então, no primeiro decênio do século XX, a cidade iniciou a saturação de sua organização inicial. Eram quatro ruas ligeiramente alinhadas ao rio Jaguaribe, a saber: a Rua do Fogo e a Rua do Quadro, as principais; e a Rua do Meio e da Viração, respectivamente, onde se instalou o comércio e por onde os carros (de boi) faziam o retorno após adentrarem o povoado, regressando à Estrada das Boiadas ou às áreas de produção. A principal porta da cidade mantinha-se entre as lagoas da Telha, do Zé Pereira e da Miringó.

Ao longo das estradas-de-chão de Cruirí, Trussu, Bom Jesus e São Matheus, apontavam os vetores de expansão da malha urbana¹⁶². Aos poucos, a cidade rompeu os limites estabelecidos pela topografia. A “Rua do Quadro”, que ligava o Quadro ao cemitério, afastado do tecido urbano, manteve o traçado ligeiramente sinuoso decorrente do gesto originário dos primeiros habitantes quando mais se adaptavam do que transformavam o sítio pré-existente.

Os corpos lacustres – as lagoas do Zé Pereira e da Miringó – não representavam mais barreiras, no início do século XX. A expansão urbana ao sul ocorreu com a mercantilização do solo urbano, em que pesaram o Estado e principalmente os agentes econômicos, os irmãos Correia Lima. Estendiam-se as quadras ortogonais moduladas a partir do mercado público, pelas ruas do Comércio e do Fogo.

Estava, pois, constituído o núcleo primaz do núcleo da Telha, estruturado pelos equipamentos urbanos e pelo entremeado de caminhos condicionados pela centralidade do Iguatu na Ribeira do Quixelô.

4.2 1909-1924: a instalação do pátio ferroviário e o desenho da cidade

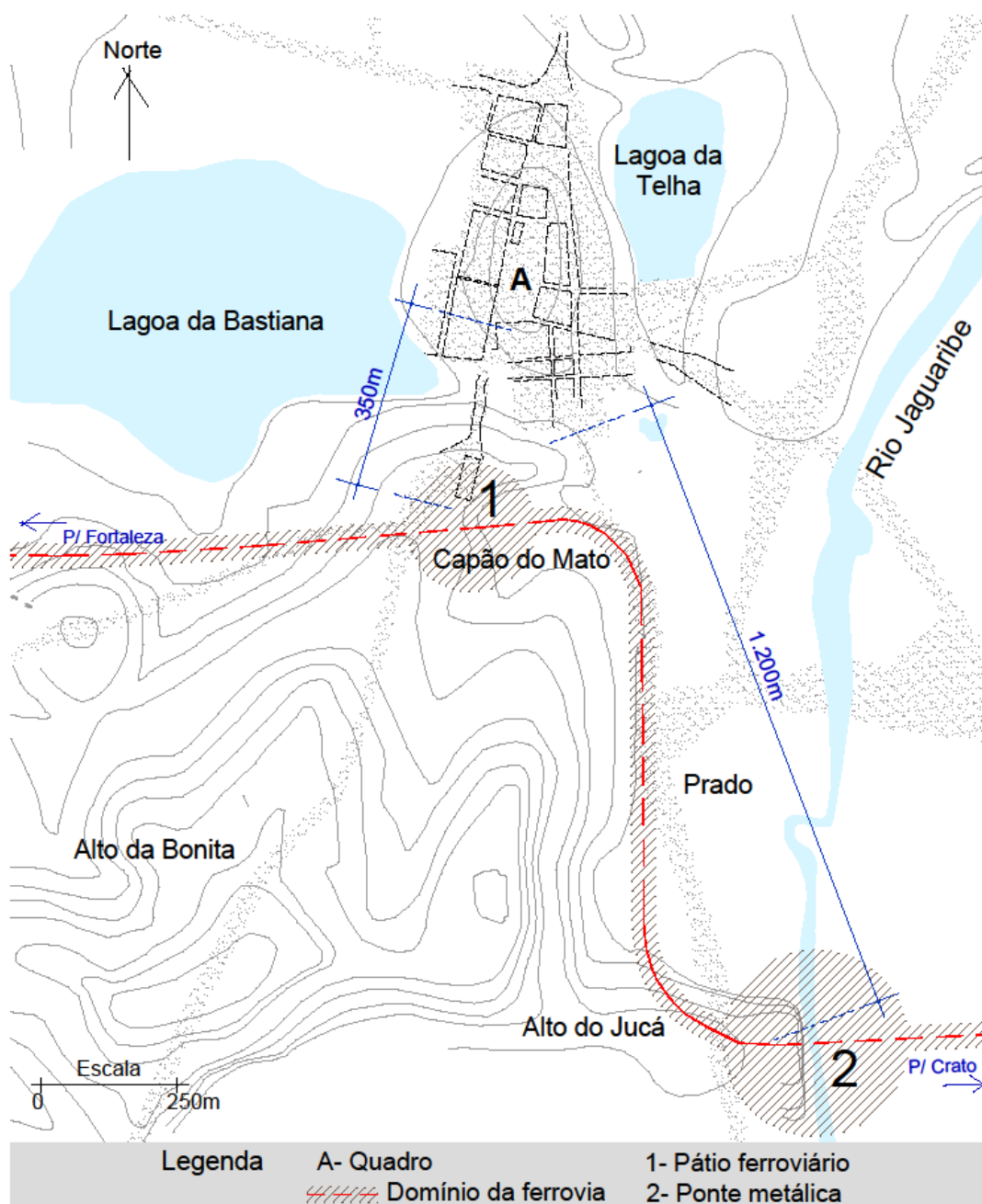
O pátio ferroviário de Iguatu foi inaugurado em 1910. A linha férrea passou ao sul da cidade, 350m distante do Quadro, na localidade Capão do Mato. Acompanhando as curvas de níveis do alto da Bonita, em direção ao Prado¹⁶³, os trilhos margearam o rio Jaguaribe e seguiram até alcançar o alto do Jucá, onde o rio se faz menos largo, propício à construção da ponte ferroviária. Para além do pátio da

¹⁶² As estradas-de-chão que serviam ao núcleo da Telha foram percorridas no segundo capítulo. São as principais a estrada de Cruirí, Trussu, Bom Jesus, São Matheus e a Estrada das Boiadas.

¹⁶³ É o atual bairro Joaquim Távora, onde existiu o Prado e denominou-se Iracema.

estação, a 1,2km da cidade, a ponte metálica sobre o rio Jaguaribe foi concluída em 1916 (Figura 182).

Figura 182 – Instalação da RVC em Iguatu (1910-1915)



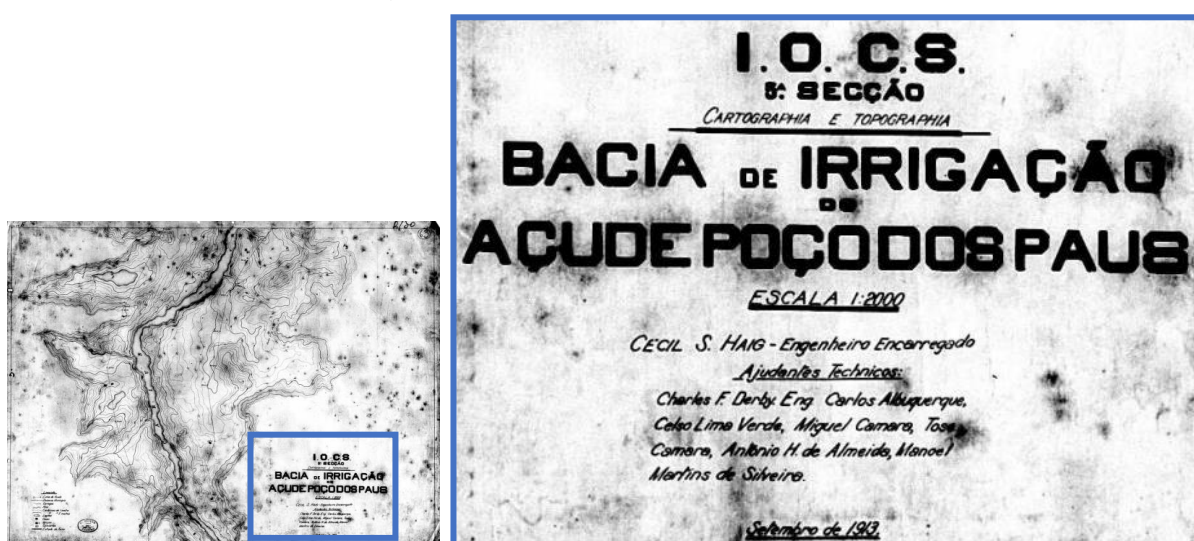
Fonte: Elaborada pelo autor a partir do PDDU de Iguatu de 2000.

4.2.1 O desenho da cidade de Iguatu em 1909

Para melhor apreensão da malha urbana de Iguatu no período em questão, analisaremos o desenho da cidade que consta em levantamento da bacia de irrigação do Açude Poço dos Paus, executado pela IOCS/IFOCS, entre os anos 1909 e 1922.

O primeiro desenho cartográfico é denominado “Cartographia e Tophographia [da] Bacia de Irrigação do Açude Poço dos Paus” e foi elaborado pela IOCS com datação de setembro de 1913 (Figura 183).

Figura 183 – Planta da IOCS de 1913



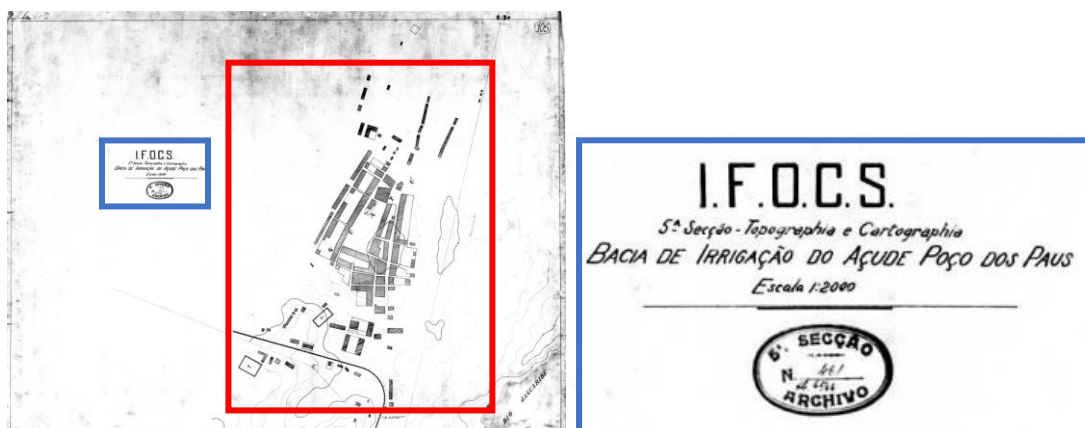
Fonte: DNOCS.

Na referida planta datada de 1913, o desenho da cidade não se fez expresso, mas sim na sequência de pranchas, no mesmo lote cartográfico. Na folha em que se encontra o desenho urbano de Iguatu, há o seguinte carimbo: “I.F.O.C.S – 5ª Secção – Topographia e Cartographia [da] Bacia de Irrigação do Açude Poço dos Paus”. A planta foi representada com duas nuances de cores referentes às quadras urbanas: uma com hachura cinza, que entendemos ser um desenho da cidade entre 1909 e 1913, e a outra com hachura mais escura, que percebemos como uma complementação ao desenho, evidenciando o traçado supostamente entre os anos 1919 e 1922 (Figura 184).

Cogitamos que o desenho da cidade, elaborado inicialmente pela IOCS, foi inserido em cartografia da IFOCS. A hipótese da complementação de desenho pela inspetoria, posteriormente, é reforçada ao serem comparados o desenho da cidade e

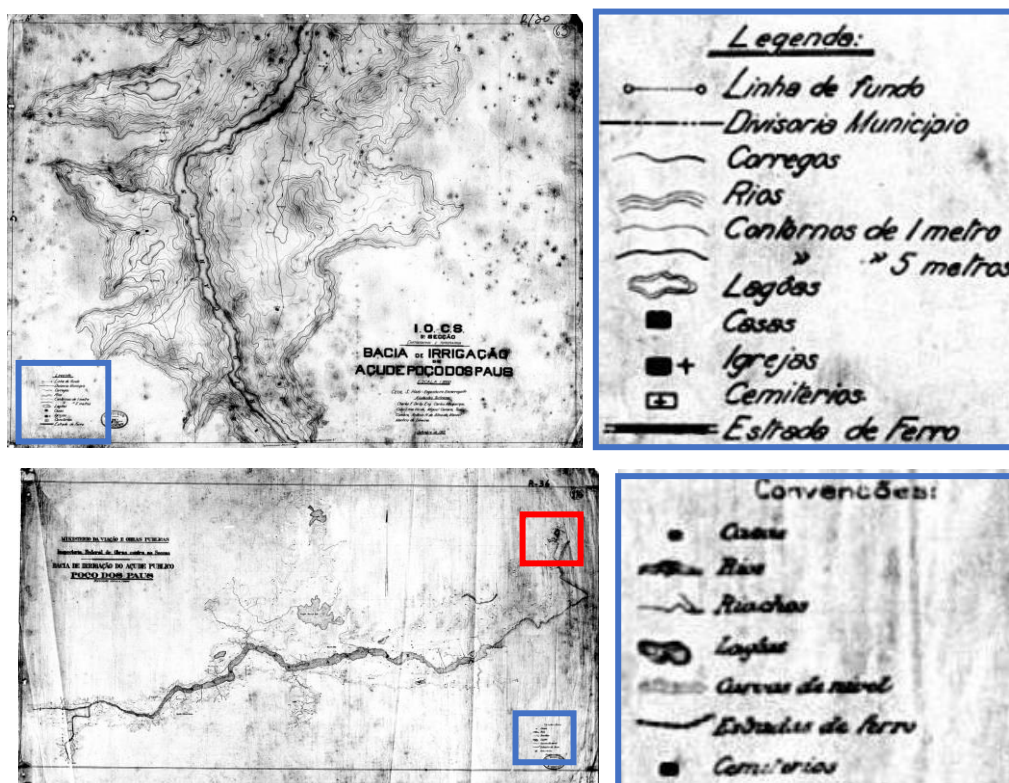
as legendas nas plantas de 1913 da IOCS e na planta assinalada pela IFOCS (Figura 184 e 185). A “igreja”, o “cemitério” e as curvas de níveis tanto com “contorno de 1m” como com “contorno de 5m”, em desenho, correspondem aos símbolos da planta da IOCS, de 1913, e não àqueles legendados pela IFOCS (Figura 184).

Figura 184 – O desenho da cidade de Iguatu em prancha com carimbo da IFOCS



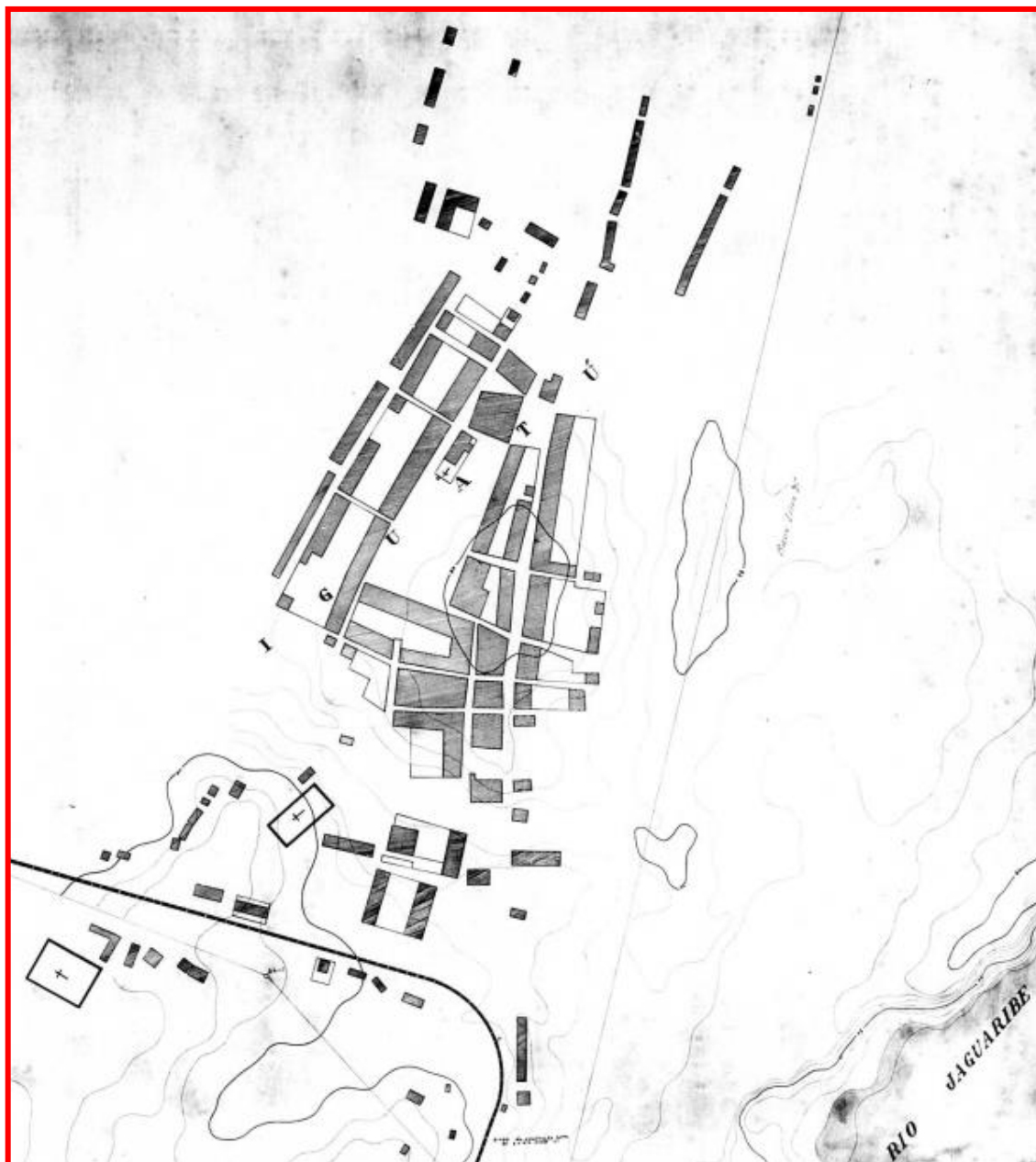
Fonte: IFOCS (1923).

Figura 185 – A legenda da IOCS e da IFOCS e o desenho da cidade de Iguatu



Fonte: IFOCS (1922).

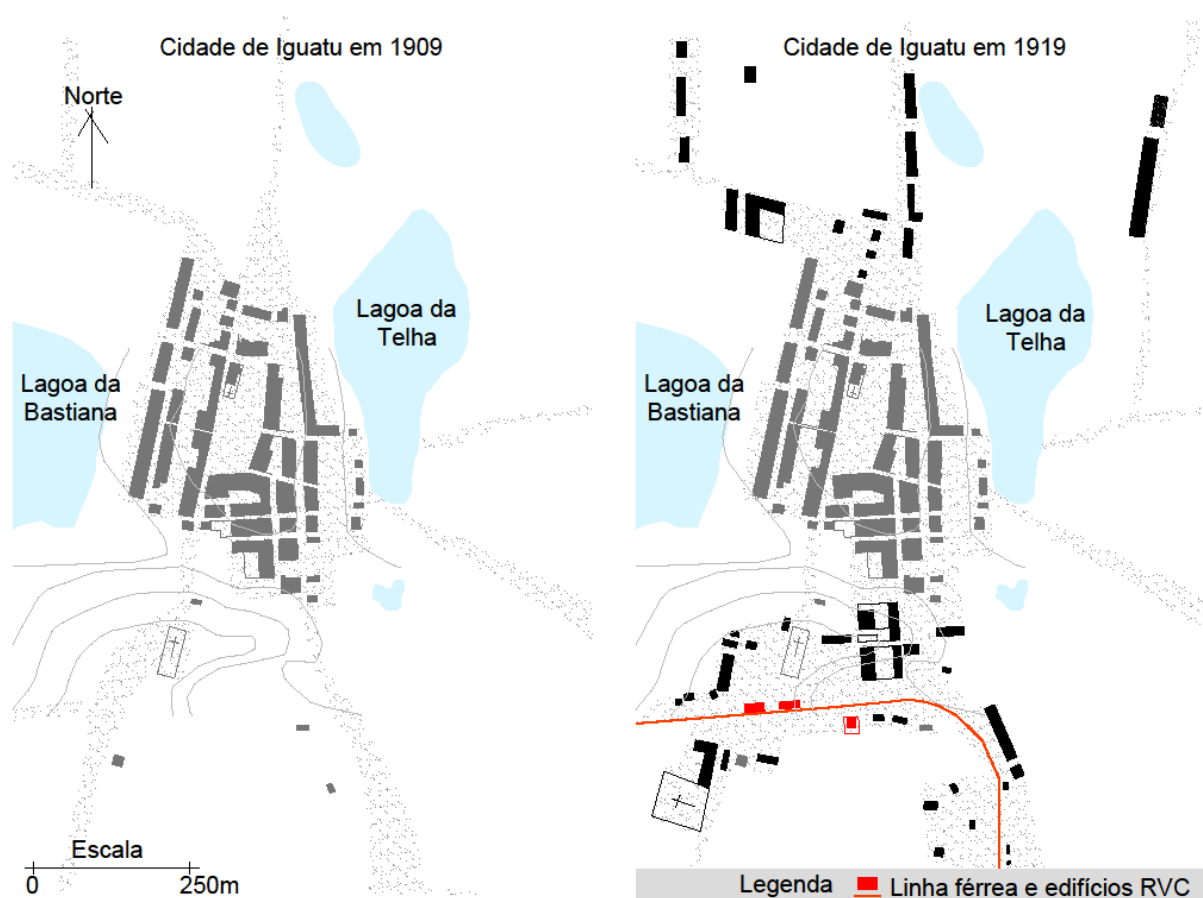
Planta IFOCS em conformidade com a legenda de representação de 1913



Fonte – IFOCS (1922).

Os exercícios cartográficos e a sobreposição às demais fontes históricas, portanto, apontaram para a representação do desenho da cidade nos dois momentos: a iminência da ferroviarização, em 1909, e as primeiras transformações urbanas após a inserção da linha férrea, em 1919 (Figura 186).

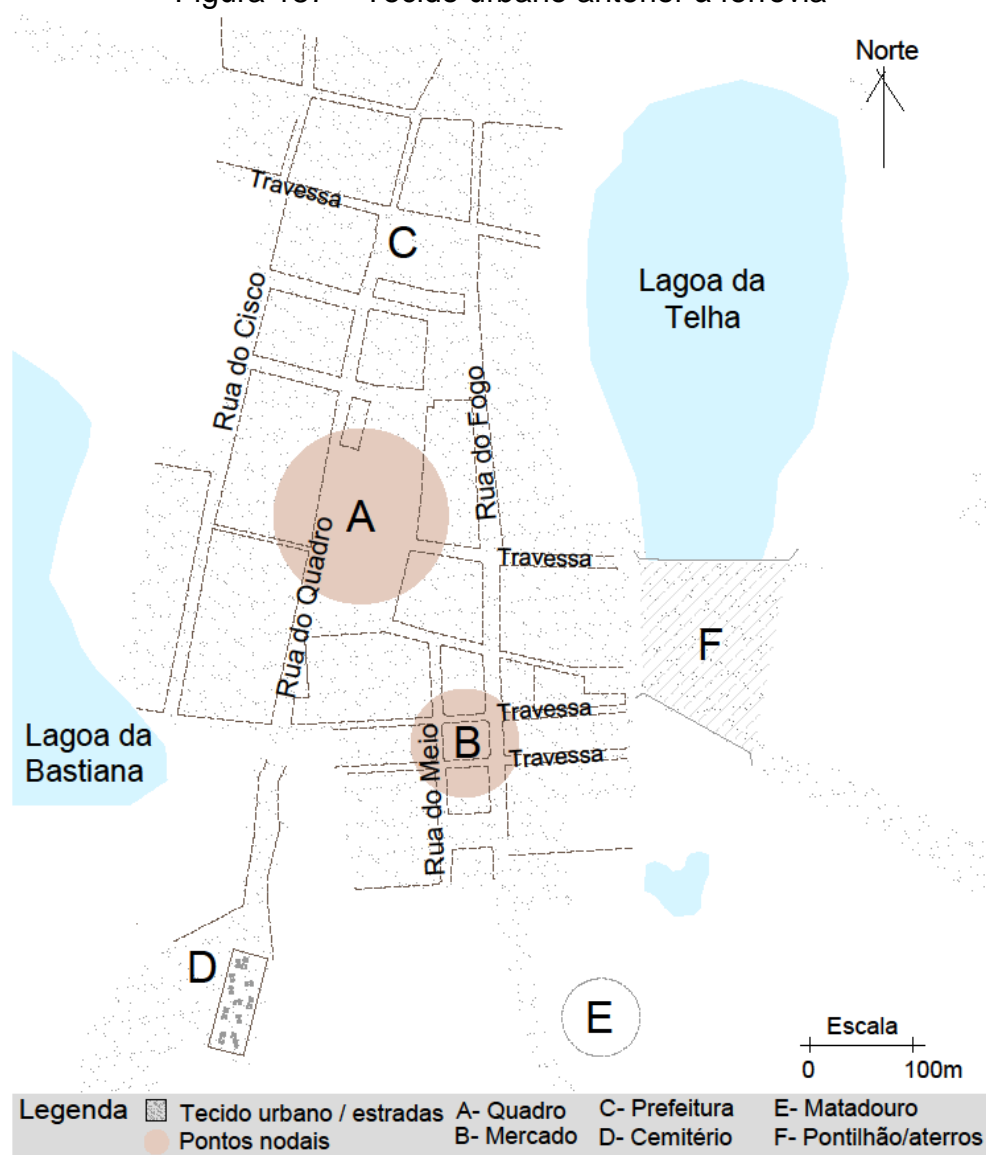
Figura 186 – Desenho da Iguatu entre os anos 1909 e 1919



Fonte: Elaborada pelo autor a partir da cartografia do IFOCS (1922).

A análise dos cartogramas nos faz apreender que o tecido urbano de Iguatu, até a instalação do pátio ferroviário, era marcado por dois pontos nodais: o Quadro – a igreja e seu rossio – e o mercado. Quatro ruas principais acompanhavam o rio Jaguaribe, contornavam as lagoas e se organizavam paralelas duas a duas; a “Rua do Cisco” é paralela à “Rua do Quadro”, e a “Rua do Meio”, à “Rua do Fogo”. As vias são interceptadas por outras, as “travessas”, perpendiculares, na maioria dos casos, que correm de uma lagoa a outra, atravessando o elevado que separa o espelho d’água da Telha do da Bastiana (Figura 187).

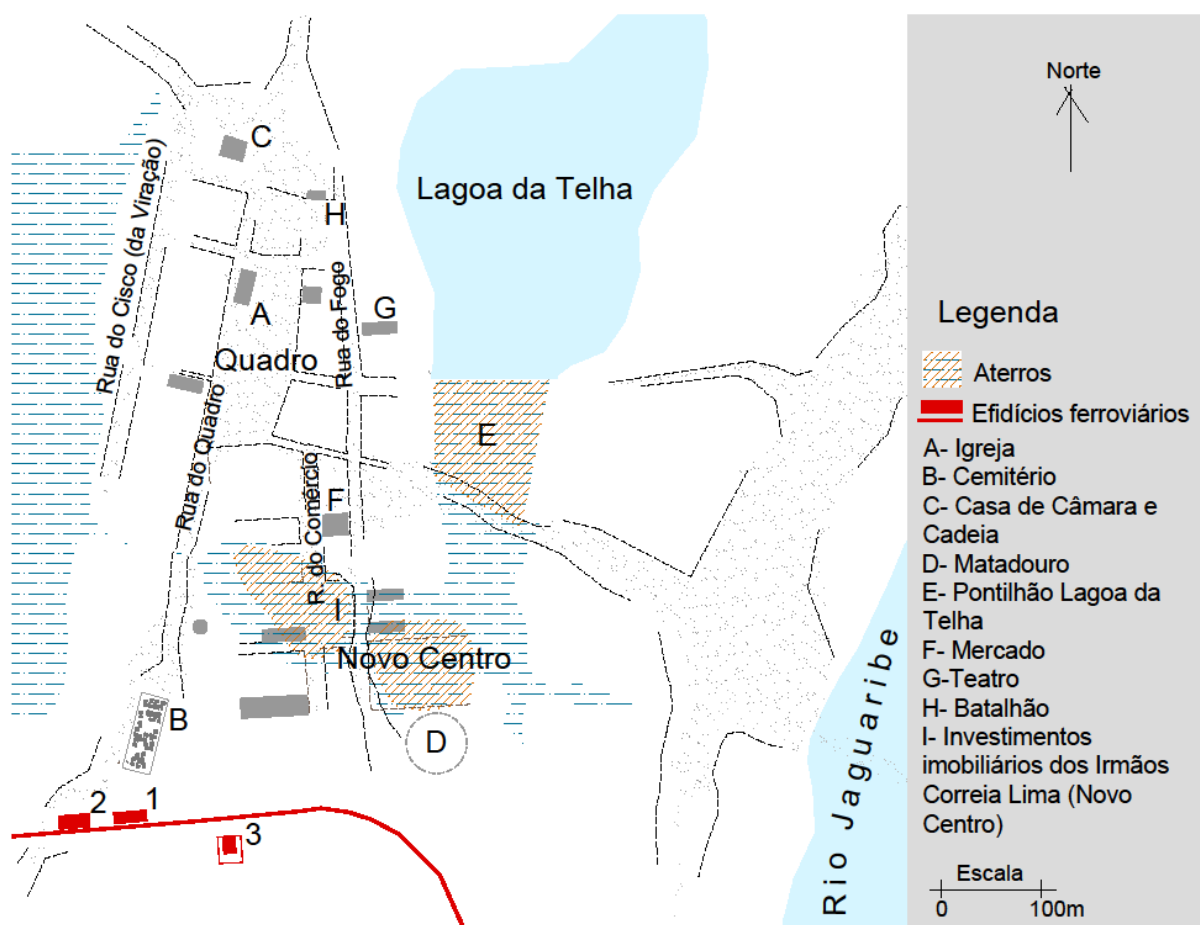
Figura 187 – Tecido urbano anterior à ferrovia



Fonte: Elaborada pelo autor.

Os antigos limites meridionais da cidade, as lagoas do Zé Pereira e da Miringó, que isolavam o cemitério e o matadouro da malha urbana, quando se inaugurou o pátio ferroviário, em 1910, encontravam-se em processo de aterramento. Tratava-se dos investimentos dos irmãos Correia Lima, ao sul do mercado, em área que passou a constituir o “novo centro” (ou Centro com “c” maiúsculo), para onde paulatinamente se deslocou a atividade comercial. Esse vetor de expansão urbana apontava para os altos da Bonita e do Jucá. No Quadro, permaneceram alguns pontos de venda – como bodegas e as farmácias Central e Lima Verde – e, prioritariamente, as residências da (tradicional) “elite” urbana (Figura 188).

Figura 188 – Tecido urbano e pátio ferroviário de Iguatu (1910-1915)



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IFOCS (1922).

4.2.2 A cidade de Iguatu entre 1909 e 1924 por seus agentes modeladores

A instalação da Rede de Viação Cearense (RVC) no Iguatu, em 1909, incrementou a circulação de pessoas e mercadorias na Ribeira do Quixelô. A cidade, devido à centralidade no território cearense, tornou-se um núcleo de atração de diversos grupos sociais: homens-da-roça, comerciantes, profissionais liberais, líderes políticos, funcionários públicos, dentre outros (Nogueira, 1985).

Neste segmento, analisaremos o espaço intraurbano de Iguatu, considerando as ações do Estado – a RVC, a IOCS e a trama política local –, dos “homens-de-negócios”, dos trabalhadores urbanos e dos agentes culturais e ideológicos.

4.2.2.1 A instalação do pátio da estação de Iguatu pelo Estado e sua arquitetura ferroviária

A estação ferroviária de Iguatu, o armazém provisório em madeira e a casa do agente da estação foram os primeiros edifícios do pátio ferroviário de Iguatu (RVC, 1941)¹⁶⁴. Foram instalados ao sul da vila, no quilômetro 415,539 do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB). A empreitada logo exigiu que fossem construídos reservatórios d'água no pátio ferroviário.

Nogueira (1985) assegura que a desativação do cemitério antigo, localizado no Capão do Mato, com vistas à construção do pátio ferroviário, estendeu-se por anos. A cartografia da IOCS, ora trabalhada, grafou os dois equipamentos, o cemitério novo e o velho, concomitantes aos edifícios do pátio ferroviário (Figura 188). A planimetria em tela evidenciou o paralelismo entre a linha férrea e as quadras que se organizavam no Centro, em sua maioria os empreendimentos industriais e imobiliários dos irmãos Correia Lima, onde se instalaram os demais agentes da indústria e do comércio no período. O desenho revelou ainda que o pátio ferroviário de Iguatu se instalou em cota altimétrica equivalente ao cemitério antigo, um metro acima deste, parâmetro que visava a afastar-se das inundações do rio Jaguaribe. Eram aproximadamente as altimetrias 215 e 216m (Figura 188).

Figura 188 – A cidade de Iguatu e a instalação do pátio ferroviário



Fonte: IFOCS (1922).

¹⁶⁴ Outros edifícios e equipamentos foram posteriormente instalados. O relatório RVC de 1928 fez nota à reforma na casa do mestre de linha de Iguatu (Rede de Viação Cearense, 1928, p. 87).

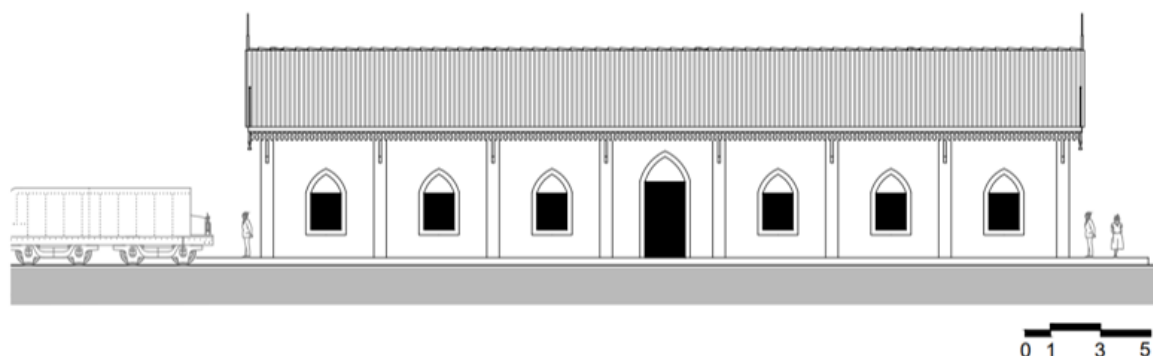
4.2.2.1.1 A estação ferroviária de Iguatu

A estação ferroviária de Iguatu foi inaugurada em 5 de novembro de 1910. Rubismar Marques Galvão (2019) revelou a divulgação do evento. O autor informou que sua instalação foi descrita pelo correspondente do Jornal do Ceará em telegrama enviado e publicado em 9 de novembro de 1910.

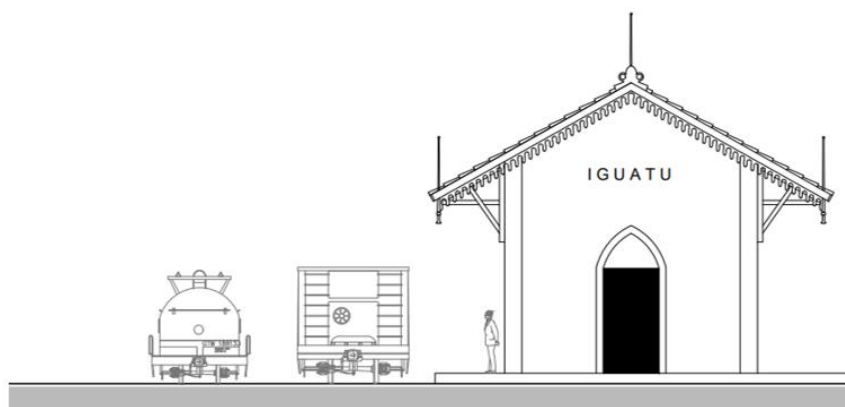
Ele [o telegrama] relata que o “trem inaugural” é recebido com entusiasmo por uma “extraordinária massa popular” e que as ruas da cidade estavam “embandeiradas.” A comitiva é recebida com o pipocar de fogos e de muita música. Seguem-se os discursos de exaltação pela chegada do empreendimento. “A noite após grande passeata popular queimaram-se lindos fogos artificiais.” Na casa do Coronel Belizário é oferecido um laudo jantar e, em seguida, acontece um baile de gala. No domingo, as comemorações dão sequência, realiza-se às “8 horas [da] manhã missa campal em ação de graças [na] matriz” e continua com um almoço oferecido na casa do coronel Belizário à comitiva e aos convidados. Em meio a muitos brindes, mais discursos são proferidos, naturalmente, de agradecimento e exaltação pela chegada da ferrovia. Na sequência, o telegrama relata que a comitiva fez um percurso em meio a uma “[...] passeata [com] muitos vivas [ao] governo, imprensa, associação comercial, South American [que] cercavam de extraordinária e inexprimível atenção, delicadeza toda comitiva que se acha captiva e encantada (Galvão, 2019, p. 128).

O edifício da estação foi construído em planta quadrangular, térrea, paralela ao leito ferroviário, com coberta em telha de barro em duas águas. As portas externas eram alongadas (inclusive no oitão), com modenatura em arco ogival, mas possuíam vergas reta. Esses elementos asseguravam-lhe feições dos “*chlalets* românticos” em voga, principalmente, na arquitetura ferroviária nos primeiros anos do século XX¹⁶⁵ (Figura 189).

Figura 189 – Fachadas da estação de Iguatu em 1910



¹⁶⁵ Ver Patteta (1987).



Fonte: Elaborada pelo autor.

As duas empenas laterais traziam letreiro – “Iguatú” – e uma arte geometrizada em relevo – quadrado com um círculo (Figura 190).

Figura 190 – Letreiro e elementos decorativos de fachada



Fonte: Arquivo pessoal de Assis Lima.

Portas de correr comunicavam o interior do edifício, onde se dava a armazenagem, às extremidades da plataforma. Esses pontos eram rampeados para facilitar o acesso de carros de tração animal nas operações de carga e descarga. A área era descoberta, o beiral era mínimo nas duas faces de empena. Já as fachadas longitudinais, estas eram servidas com mãos-francesas que prolongavam o telhado contornado por lambrequim e pináculos. Eram simétricas e ritmadas com sete módulos, marcados por pilares, cuja alvenaria embutia o montante das mãos-francesas que estruturavam os beirais. Foi possível verificar semelhanças entre esses apoios e os das ruínas da estação de Maurícia, versada no segundo capítulo. A figura 120, que trata a fachada e o pilar do referido edifício, tem as marcas do engaste da mão-francesa.

As janelas, entre os vãos das pilastras, possuíam alturas mais baixas que as portas de entrada e seguiam o mesmo padrão ogival, que remetia ao neogótico. São características formais próprias desta arquitetura juntamente aos elementos decorativos da coberta ora descritos (Figura 191).

Figura 191 – Estação de Iguatu: pináculos, lambrequins, mão-francesa e sino



Fonte: Arquivo pessoal do engenheiro Hamilton Pereira.

Toda a coberta era em madeira com telha de barro e inclinação característica dos *chalets*, em torno de 35%. A alvenaria autoportante era de tijolo maciço, com aproximadamente 50cm de espessura. O piso, pelo menos na plataforma, era em pedra aparelhada. Eram irrisórios elementos em ferro nesta arquitetura. A ampliação da figura 191 permite identificar o sino da estação.

Figura 192 – O sino da estação de Iguatu



Fonte: Arquivo pessoal do engenheiro Hamilton Pereira.

4.2.2.1.2 A casa do agente da estação

A residência do agente da estação foi construída no domínio ferroviário, a 70m da estação, ao sul e em paralelo à linha férrea. A situação obedeceu aos mesmos condicionantes morfológicos de Lages e Suassurana, exceto a elevação da residência em relação ao pátio, que no sítio de Iguatu a topografia não possibilitou. O edifício foi implantado após a estação, e sua frente voltava-se para a cidade.

A planta retangular e a cobertura em duas águas com cumeeira perpendicular ao alinhamento do lote distribuíam as águas para as laterais. O desenho da cobertura permitiu que o prolongamento do telhado condicionasse alpendres laterais, nas fachadas leste e oeste (nascente e poente). A tipologia reverberou no Quixelô, influenciando a arquitetura urbana e rural.

Figura 193 – Residência do agente da estação e do Cel. Pinto de Mendonça



Fonte: Farias (2011) ACIAGI.

O Edifício foi descaracterizado e não conservou nem dos elementos de relevância estética. Atualmente é um estabelecimento comercial.

4.2.2.1.3 Caixa d'água e lenheiro

No pátio ferroviário de Iguatu, foram construídas duas caixas d'água. Atualmente, há somente uma, que se situa entre o armazém e a oficina, próxima à garagem do *Troller*, demolida. A caixa d'água é feita de ferro, tem forma prismática paralelepípedica, retangular, sobre quatro pilares metálicos, sustentados em base de alvenaria de tijolos maciços (e/ou concreto), mantendo livre o espaço inferior sob o reservatório.

Figura 194 – Caixa d'água da estação de Iguatu



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

A caixa d'água remanescente é um dos poucos constructos metálicos da arquitetura ferroviária do Quixelô. Em Iguatu, juntamente com a ponte metálica, é o

objeto em que melhor se identificam a beleza maquinica e a ancianidade nos remanescentes do transporte ferroviário, sendo, pois, um monumento singular na cidade.

O fornecimento da fomalha da locomotiva era feito a partir do depósito de lenha ou lenheiro. Em Iguatu, segundo o engenheiro da REFFSA José Hamilton Pereira, o lenheiro resumia-se a quatro mastros (ou conjuntos destes) fincados ao chão sem cobertura, sobressaindo um metro e formando um quadro de um por um (metro). Eram feitos com sobras de trilho e estavam localizados nas proximidades do reservatório, onde se dava o acondicionamento da lenha. A disposição ordenada das lenhas atendia à delimitação do módulo, ou seja, um metro cúbico, facilitando o cálculo dos operários e técnicos nas operações de abastecimento da máquina a vapor.

4.2.2.2 Intendentes e prefeitos: “coronéis” e médicos e três praças em 1912

O relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP), em 1912, indicou que foram instalados pela Inspetoria de Obras contra as Secas (IOCS) três poços na cidade de Iguatu, localizados “na praça Matriz”, “na praça General Tibúrcio”¹⁶⁶ e na “praça da Estação”. Constaram beneficiados diretamente com os constructos em suas propriedades Lavor Paes Barreto, José Gladstone Cavalcanti, “na Fábrica S. Luiz”, e Agostino Tavares Romeiro. Os dois últimos, segundo o relatório do MVOP, “na cidade”. A fábrica de Agostino Tavares Romeiro situou-se ao sul do Centro e próxima ao pátio da estação ferroviária (Figura 195).

A citação dos logradouros da Matriz, Estação e General Tibúrcio, contante no relatório da MVOP, auxiliou a compreensão da cidade nos primeiros anos de ferroviarização; havia, por certo, três “praças” ou ao menos os seus rossios eram assim conhecidos (Quadro 5).

O Quadro, dentre as “praças” esposadas, era o principal centro intraurbano, onde originalmente se iniciou o comércio e o local em que se estabeleceram os líderes políticos e a elite urbana de Iguatu. Estes agentes, em sua maioria, eram imigrados que se instalaram na cidade desde os oitocentos ou no alvorecer do século XX.

¹⁶⁶ Construída na gestão do primeiro Intendente de Iguatu, Cel. Celso Ferreira Lima Verde (1889-1892) (Verde, 2011).

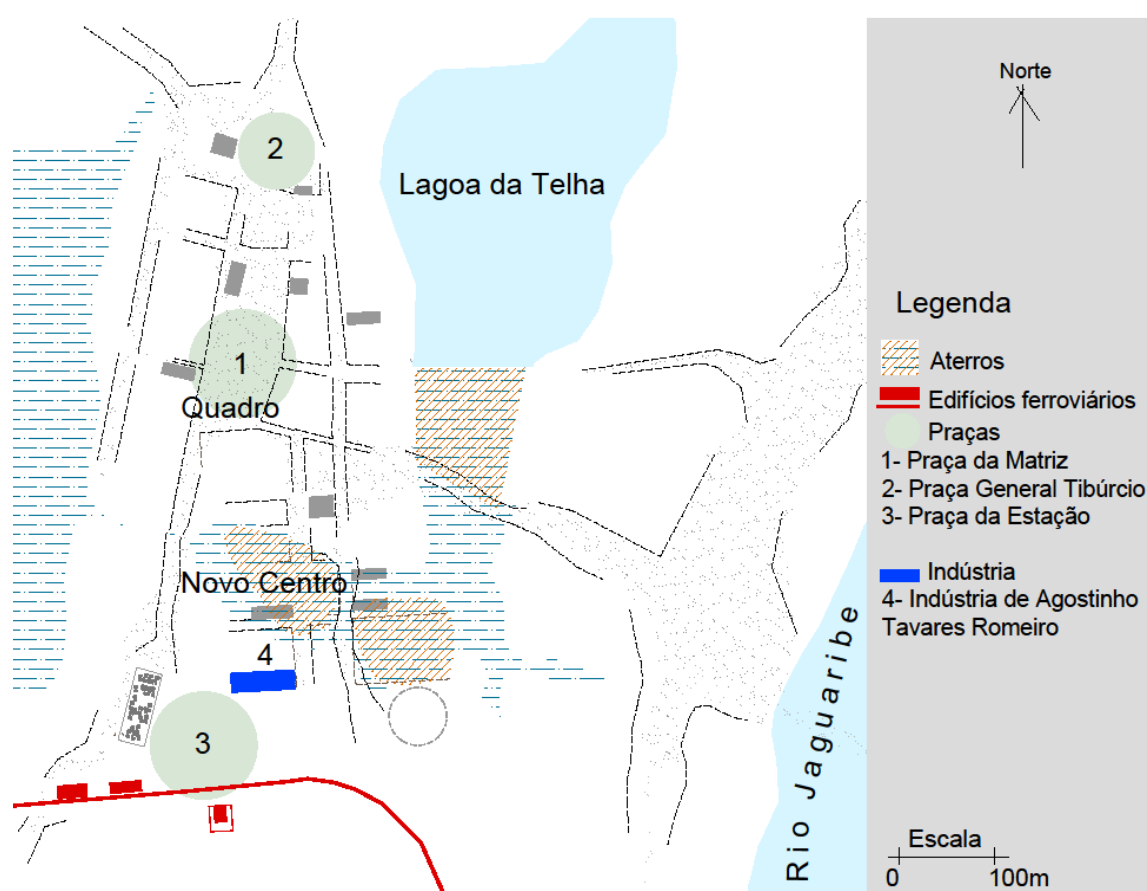
Destacaram-se os coronéis Celso Ferreira Lima Verde, do Crato; José Ferreira Pinto de Mendonça, de Várzea Alegre; e Belizário Cícero Alexandrino, de Icó.

Quadro 5 – As primeiras praças de Iguatu

Denominação atual	Denominações pretéritas
Praça da Matriz	Praça D. Pedro II, Quadro Grande, Adil Mendonça
Praça (Henrique de Souza) da Bandeira	Praça da Estação, Francisco Sá, Octávio Bonfim
5 - Praça Gal. Tibúrcio	Praça da Cadeia (Eliminada)

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de IOCS (1912), PDDU de Iguatu de 2000 e Aragão (1998).

Figura 195 – Praças de Iguatu segundo IOCS em 1912



Fonte: IOCS (1912).

Os coronéis Celso Ferreira Lima Verde e Belizário Cícero Alexandrino, os principais líderes políticos de Iguatu no período, eram farmacêuticos práticos e residiam nas proximidades do Quadro¹⁶⁷. Celso Lima Verde estabeleceu-se em Iguatu

¹⁶⁷ Os grupos partidários, no início do século XX, dividiam-se os afiliados aos dois “farmacêuticos” ora citados: o cel. Celso Lima Verde, o primeiro Intendente de Iguatu, entre os anos 1889 e 1892, quando construiu a praça General Tibúrcio (a “Praça da Cadeia”); e o cel. Belizário Cícero Alexandrino, aciolista, à frente do poder municipal entre os anos 1896 e 1912, qual a historiografia associa também à

em 1874. Primeiramente, residiu na Rua do Fogo, fundos com a lagoa da Telha. Em 1879, fundou a “Butica Popular”, a primeira farmácia de Iguatu. Belizário Cícero Alexandrino instalou-se em Telha em 1864 e inaugurou a segunda farmácia da cidade, a Farmácia Central. Os dois estabelecimentos farmacêuticos foram instalados no Quadro (Nogueira, 1985)¹⁶⁸.

José Ferreira Pinto de Mendonça era proprietário de terras, agropecuarista, e foi o terceiro prefeito de Iguatu. Nas imediações de sua residência, localizada próxima ao novo mercado, instalou uma das primeiras máquinas de descaroçamento de algodão, em 1913 (Nogueira, 1985). Reuniam-se, pois, os estabelecimentos comerciais, o beneficiamento de algodão, o mercado e a feira em uma mesma área urbana, nas imediações da “Rua do Meio” e da “Rua do Fogo” (Figura 196).

No primeiro vintênio do século XX, em Iguatu, evidenciou-se a migração do poder dos “coronéis”, que alguns também eram farmacêuticos práticos, para os “doutores da medicina”. Estes agentes da saúde se fixaram na cidade muito em função das possibilidades do transporte ferroviário. Em 1911, o médico João Augusto Bezerra instalou-se em Iguatu, núcleo que, neste período, era a cidade ferroviária mais próxima de Lavras, cidade de onde era natural.

João Augusto Bezerra casou-se com a neta do coronel Belizário Cícero Alexandrino e assumiu a prefeitura do município entre os anos 1912 e 1914, após a deposição de Belizário Cícero frente à queda de Nogueira Acioli (Figura 197). Na ocasião, a oposição era liderada por Major Deoclécio Lima Verde, filho de Celso Lima Verde e coligado ao primeiro médico igatuense Manoel Batista de Oliveira¹⁶⁹ (Figura 197).

Os primeiros médicos da cidade, João Augusto Bezerra e Manuel Batista de Oliveira, firmaram residência na “Rua do Quadro”, voltada para nascente. Exerciam

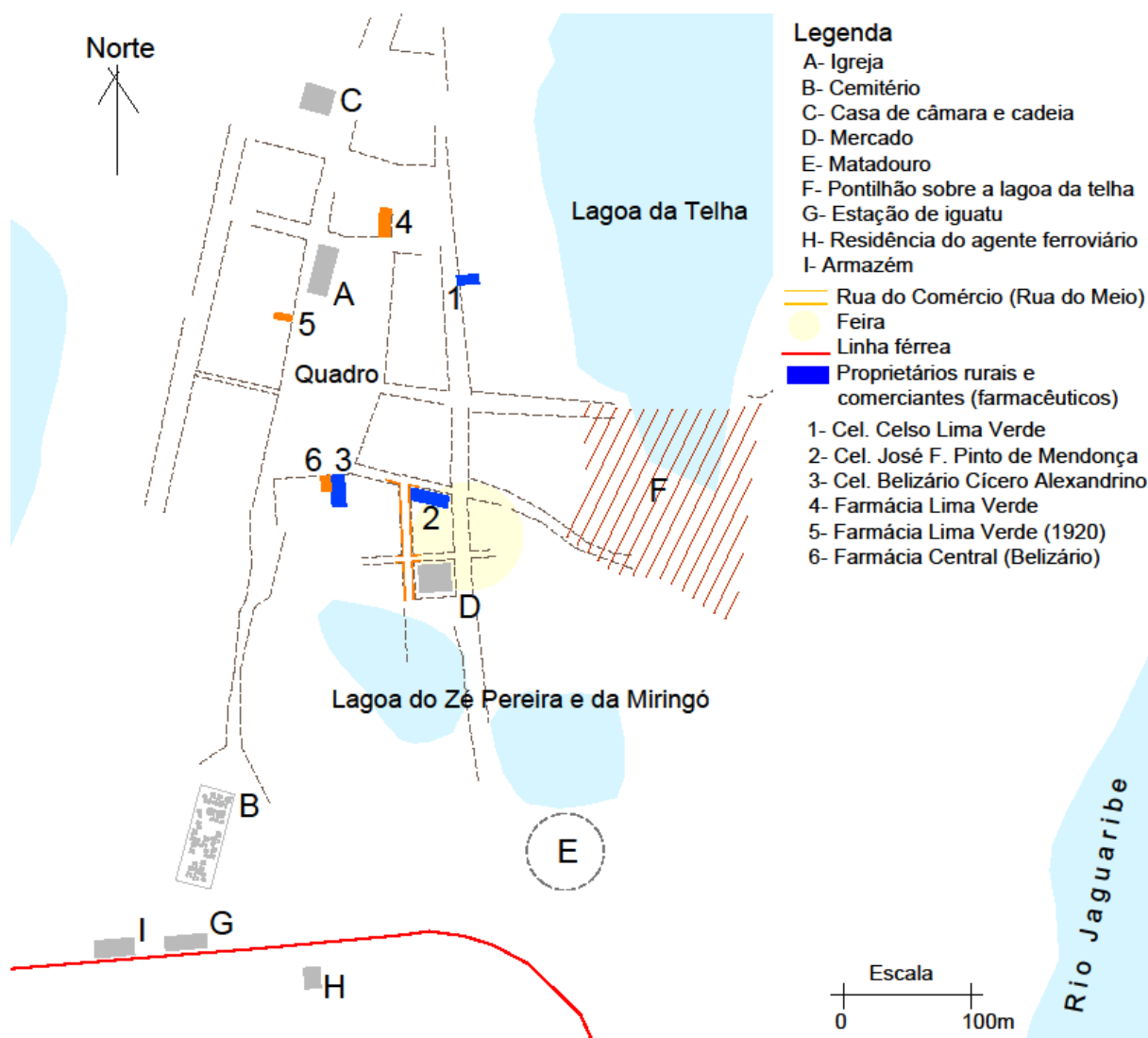
instalação da ferrovia em Iguatu. Os líderes comandavam a política de forma “intransigente e rancorosa” e, por vezes, “iam para os jornais, passavam descomposturas terríveis nos governistas e promoviam sublevações armadas contra os chefes locais (Barros, 1982, p. 223).

¹⁶⁸ Em 1901, Belizário construiu o “casarão”, ao sul do Quadro, na antiga rua Cesar Magalhães (Farias, 2011). Nogueira (1985) teceu detalhes sobre os eventos realizados no edifício relacionados à instalação da ferrovia, como a recepção do engenheiro Zózimo Barroso. Posteriormente, passou à família de Durval Cavalcante de Mendonça (Farias, 2011).

¹⁶⁹ Deixou a cidade para dedicar-se aos estudos, em 1896; regressou após graduação em Medicina, em 1904. Utilizava o transporte marítimo do Rio de Janeiro até Fortaleza. Da Capital até a cidade de Quixeramobim, tomava o trem; “àquele tempo o único meio de transporte viável naquele percurso” (Montenegro, 2010, p. 28). Dali em diante, seguia em expedição “montada a cavalos em que numa jornada de três dias de ida e três dias de volta, os tripulantes varavam as travessias ermas do caminho” (Montenegro, 2010, p. 28).

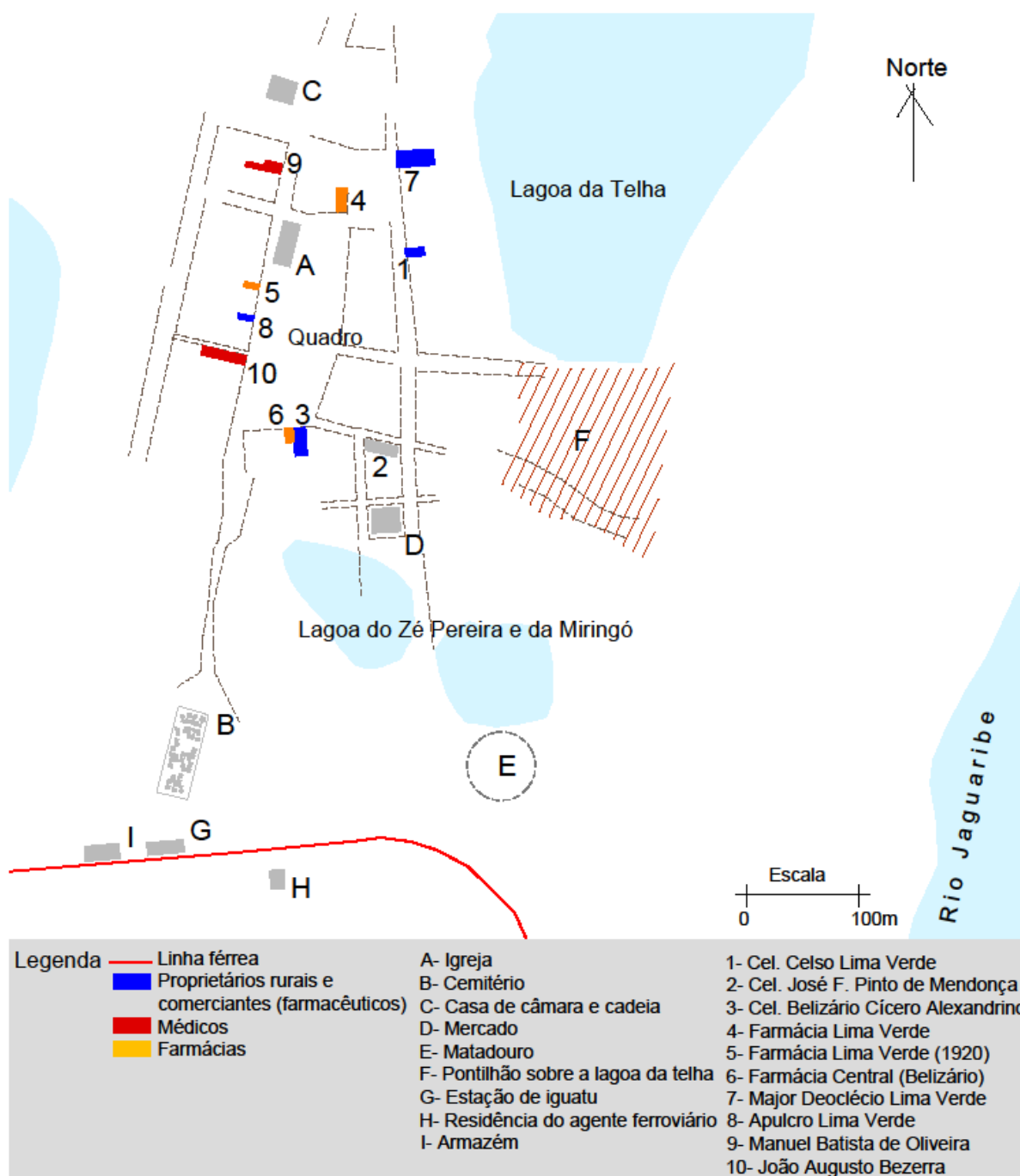
o ofício nas farmácias existentes: Bezerra, na Farmácia Central, de propriedade do coronel Belizário, e Batista, na farmácia Lima Verde, do Major Deoclécio e Apulcro Lima Verde.

Figura 196 – Locais dos “coronéis” políticos no início do século XX



Batista de Oliveira foi eleito prefeito, exercendo o mandato entre os anos 1917 e 1919. Construiu “o primeiro passeio da praça Matriz (o tal cimentado citado por Hugo Victor)”, segundo assegurou Nogueira (1985, p. 175). No entanto, o relatório supracitado da IOCS referiu-se a esta praça já em 1912. Percebe-se uma ideologização das questões estéticas no espaço urbano, o que reforça a hipótese de que, em 1912, a praça da Matriz tratava-se somente de um rossio.

Figura 197 – “Coronéis”, médicos, farmácias



Fonte: Elaborada pelo autor.

O cotejamento do relatório da IOCS (1912) e um documento do Intendente João Augusto Beserra¹⁷⁰, em resposta a um ofício do então Secretário de Negócios

¹⁷⁰ Dr. João Augusto Bezerra foi o 6º Intendente de Iguatu, nomeado pela Câmara de Vereadores de para o interstício 1912 a 1914, sucedendo Belizário, que, em mandato anterior, havia sido nomeado pelo chefe do Estado, Nogueira Acioly. Casou-se com a neta do cel. Belizário (Aragão, 1998). Ver também Nogueira (1985).

do Interior¹⁷¹, revelaram detalhes da intervenção urbanística no Quadro de Iguatu: a construção do “poço da (praça) Matriz”. Integrava à obra um “catavento” e destinava-se a água “conduzida em encanamentos de 2 pollegadas de diâmetros e do qual vae ter a um chafariz” (APECE, 1913). Tratava-se de artefato urbano e instalações até então sem precedentes no Quixelô.

Sobre a obra supracitada, assim informou o Intendente de Iguatu:

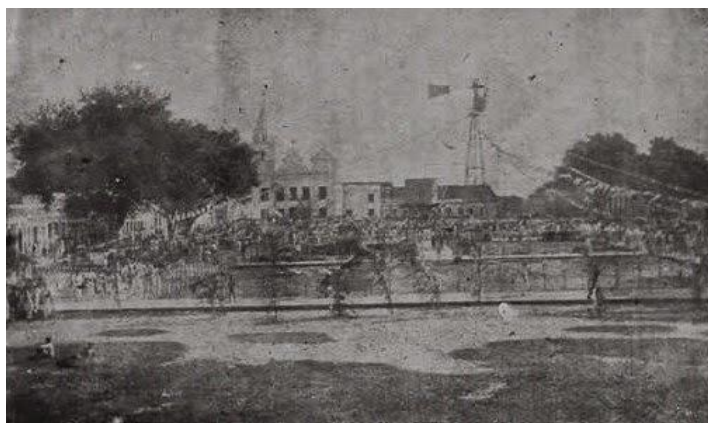
[...] Terminado aqui o serviço de assentamento de um cata-vento no centro da praça da matriz desta cidade, construído pela comissão de Obras Contra as Seccas, constou-me que os empregados do mesmo serviço estavam fazendo ou iam fazer uma cerca em roda do mesmo cata-vento, sem que para isto fosse ouvida a intendência por solicitação alguma do chefe de obras Construa as Seccas. É taxativo o artigo 110 do código de posturas desta municipalidade quanto a construção qualquer nas praças desta cidade. Não proibi se fazer cerca na praça, apenas adverti o empregado de que melhor seria fazer uma muralha e gradil para não deformar tanto a vista de melhor impressão da cidade. É gratuita a acusação do tal serventuário que melhor deveria zelar a comissão de que está incumbido, não commettendo o deplorável desleixo de aqui nunca ter vindo fiscaliza o bello serviço que uma troupe de vadiagem por aqui fingiu fazer a bem da população do Ceará, em troca do gordo ordenado e fabulosa mamata. Este seria o melhor alvitre de tão zeloso Dr. Tomaz Pompeu Sobrinho (Arquivo Público do Estado do Ceará, 1913, p. 1).

O embate revelou divergências entre o chefe político local e o Presidente do Estado. A cidade havia passado das mãos do “Coronel” Belizário para as do “Doutor” Bezerra. O documento externou preocupações estéticas, detalhes da paisagem e técnicas de construções daquele período. Em síntese, foram levantadas questões de posturas urbanas e de “embelezamento” – se assim podemos dizer – próprias do quadro oitocentista e do período da Primeira República no Brasil.

Na comunicação oficial supracitada, o Intendente João Augusto Bezerra faz referência ao artigo 110 do código de posturas que tratava “quanto a construção de qualquer obra na cidade”. Relatava-se energicamente: “[...] não proibi se fazer cerca na praça, apenas adverti o empregado de que melhor seria fazer uma muralha e gradil para não deformar tanto a vista de melhor impressão da cidade” (Arquivo Público do Estado do Ceará, 1913, p. 1). A fotografia dos anos 1920 apresenta o catavento supracitado e a referida praça (Figura 198).

¹⁷¹ Resposta do Intendente João Augusto Bezerra ao ofício de “nº 2.701 de 16 de outubro de 1913” ao Secretário de Negócios do Interior Dr. Thomaz Pompeu Sobrinho.

Figura 198 – Praça da Matriz e o catavento



Fonte: Mendes (2014).

Sobre o trato urbano, Alerano Barros (Barros, 1982, p. 228), juiz à época, relatou que o médico João Augusto Bezerra “mostrou-se bom prefeito [...] promoveu a iluminação da cidade, limpeza pública, medidas de higiene.” Segundo Nogueira (1985, p. 179), em 1922, o prefeito interino Sófocles Lima Verde “teve a feliz lembrança de reviver o tempo de João Augusto Bezerra”. No Quadro, na Rua do Fogo “e para o lado da estrada de ferro”, instalou 40 postes de iluminação à acetileno.

As transformações no espaço urbano de Iguatu, entre os anos 1909 e 1919, foram limitadas (Nogueira, 1985). Nogueira assevera que, na cidade, em 1920, era “precaríssima a sua instrução e as condições gerais de higiene, a começar por um mercado Público imundo, sem cobertura, expostas as carnes, para consumo da população”; as praças e ruas estavam “sem limpeza e, à noite, às escuras” (Nogueira, 1985, p. 179). Ainda de acordo com Nogueira (1985, p. 179), o Cel. José Adolfo de Oliveira¹⁷² “nada realizou em benefício da cidade” em 1914; o “calçamento da ‘Boulevard’ João Pessoa foi tudo que fez” Eduardo de Lavor Paes Barreto, em 1915; quando foi prefeito o Cel. José Ferreira Pinto de Mendonça, em 1919, foram instalados “quarenta postes de iluminação”, mas depois retirados após sua saída do cargo de prefeito.

De 1889 a 1926, estiveram à frente da municipalidade “coronéis”, que eram maioria, e alguns “doutores” (Quadro 6). Não ocorreram rupturas que ressoasse no com efeito no espaço intraurbano de Iguatu.

¹⁷² “Graças à condição privilegiada de Virgílio” [Correia Lima], casado com sua filha” (Nogueira, 1985, p. 170).

Quadro 6 – “Coronéis” e “doutores” intendentess¹⁷³ e prefeitos de Iguatu até 1926

1889-1892	I. Cel. Celso Ferreira Lima Verde
1893-1895	I. Cap. Porfírio Cândido Lima
1896-1912	I. Cel. Cícero Belizário Alexandrino
1912-1914	I. Dr. João Augusto Bezerra
1914	Cel. José Adolfo de Oliveira
1915	Eduardo Lavor Paes Barreto
1917-1919	Dr. Manoel Batista de Oliveira
1919-1926	Cel. José Ferreira Pinto de Mendonça

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Aragão (1998).

4.2.2.3 Outros agentes: criadores, lavradores, agricultores, comerciantes – uma problemática urbana

Correspondências¹⁷⁴ entre o Major Deoclécio Lima Verde e o Presidente do Estado, entre os anos 1912 e 1914 – primeiros anos de atividade ferroviária – revelaram embates entre os líderes políticos. Os escritos expunham, dentre outros assuntos, detalhes sobre ações dos homens públicos e problemáticas urbanas. Discorriam sobre especulação imobiliária por negociantes locais, ineficiência do aparato administrativo do Estado, nepotismo, rivalidades políticas e modos diversos de violência. Importa mencionar que, neste período, ocorreram invasões de cangaceiros na cidade.

O Major Deoclécio enfatizava a tácita relação entre prefeito, magistrado, proprietários de terras, delegado, promotor e “homens-de-negócios”, à moda do perpétuo modelo aristocrático vigente no País¹⁷⁵. Em um dos escritos, em 1913, à maneira de abaixo-assinado, o documento solicitava ao Presidente a substituição do promotor de justiça, filho do Coronel Cícero Belizário, para que ocorresse “saneamento moral da magistratura cearense”. Enquanto signatários do documento, estavam “comerciantes”, “negociantes” e “criadores” dentre os principais (Quadro 7).

¹⁷³ Antônio Cardozo de Lima é citado como o quarto intendente de Iguatu, em 1895.

¹⁷⁴ Montenegro (2010) apresentou o diário pessoal do Major Deoclécio Lima Verde, escrito entre os anos 1912 e 1914. As pressões dos “homens-de-negócios” sobre os agentes da Justiça a respeito da locação imobiliária eram uma prática em Iguatu. O Major Deoclécio era filho do chefe político Coronel Celso Lima Verde e formava oposição ao governo vigente àquela época (Montenegro, 2000).

¹⁷⁵ Nos moldes postos por Djacir Menezes (2018), em *O outro Nordeste*.

Quadro 7 – Agentes sociais que figuraram em “abaixo-assinado” em 1913

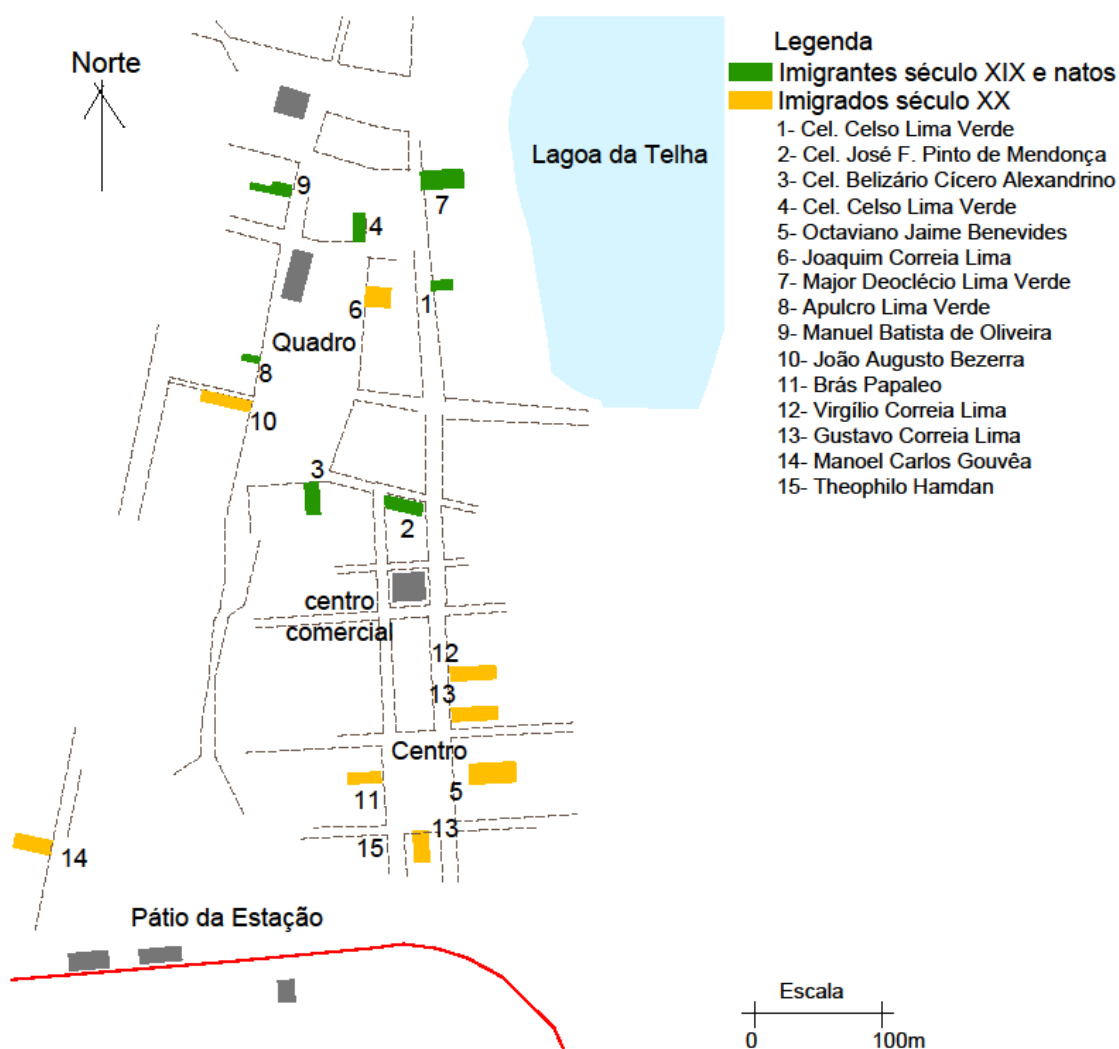
Farmacêutico	Ant. Apulcro Lima Verde	Negociante	Manoel Guedes de Carvalho
Negociantes	Lima Verde & Jucá	Artista	Manoel Antônio Sobreira
Agricultor	José De Oliveira Bastos	Comerciante	Lima Verde & Irmão
Artista	Guilherme Josa	Comerciante	Antônio Virgolino de Souza
Agricultor	Vicente Alves de Mattos	Negociante	José Emídio de Sousa
Agricultor	Joaquim Viera Barbosa	Comerciante	Alfredo Nogueira de Castro
Criador	Leonel Carvalho	Comerciante	Joaquim Corrêa Lima Filho
Criador	Joaquim Claro de Carvalho	Criador	Francisco Teodorico Quintino
Criador	Pedro Alves de Oliveira	Lavrador	Luiz Paz Barreto
Negociante	Deoclécio Lima Verde	Agricultor	José Alves de Oliveira
Negociante	Telésforo Lima Verde	Negociante	Francisco Lima Barros
Empregado	Tobias Lima Verde	Negociante	João Baptista de Brito
Empregado	Celso Lima Verde	Negociante	Alfredo Barreto
Negociante	Alceu de Oliveira Silva	Negociante	Alberto F. Carvalho
Negociante	Horácio de Oliveira Silva	Negociante	Júlio Cavalcante
Criador	Manoel de Holanda	Artista	João Porfírio Varela
Criador	Francisco de Holanda	Agricultor	Antônio Bezerra de Souza
Negociante	Sófocles Lime Verde	Agricultor	Cícero Bezerra de Souza
Criador	Claro Alves de Carvalho	Agricultor	Joaquim Bezerra de Souza
Negociante	Paulo Lima Verde	Comerciante	Honorato Alves de Freita
Criador	Silvério Ferreira de Lavor	Lavrador	Conrado José de Brito
Lavrador	Ismael Lima Verde	Criador	Antônio Pinto Mendonça
Negociante	José Mendonça Filho	Criador	Cazimiro Pinto Mendonça
Negociante	Salim Salomão	Agricultor	F ^{co} Baptista de Oliveira
Criador	João Teixeira de Oliveira	Criador	José Raymundo de Melo
Artista	José Lôbo	Negociante	Antônio José de Melo
Negociante	F ^{co} Ferreira de Souza	Criador	Joaquim Honório
Negociante	Gustavo Corrêa Lima	Criador	Adeodato Cavalcante
Empregado	João Cavalcante de Oliveira	Negociante	João Baptista de Oliveira
Empregado	Joaquim Barboza Lima	Agricultor	Manoel Felipe Cavalcante
Empregado	José Anderson de Castro	Agricultor	José Paulino de Melo
Negociante	Miguel Jorge	Agricultor	Joaquim Paulino de Melo
Comerciante	José Pedro de Oliveira	Agricultor	Antônio Ferreira Lima
Negociantes	Mendonça & Filhos	Agricultor	João Maia
Negociante	Ignácio Rocha	Lavrador	Joaquim Barbosa
Lavrador	José Ceira	Artista	João Alves de Oliveira
Lavrador	João Barbosa		

Fonte: Montenegro (2000, p. 174).

4.2.2.4 Negociantes ou “homens-de-negócios” e as primeiras indústrias

As operações ferroviárias tornaram-se determinantes para a fixação dos diversos agentes urbanos em pontos específicos na cidade de Iguatu. Os “homens-de-negócios” que operaram entre os anos 1909 e 1924 eram, em sua maioria, imigrados. Mesclaram-se aos “cidadãos” naturais de Telha e se instalaram menos no entorno da Igreja Matriz, como fizeram aqueles migrantes oitocentistas, e mais ao sul do mercado, em área de expansão urbana, que denominamos Centro (com “c” maiúsculo) ou Novo Centro (Figura 199).

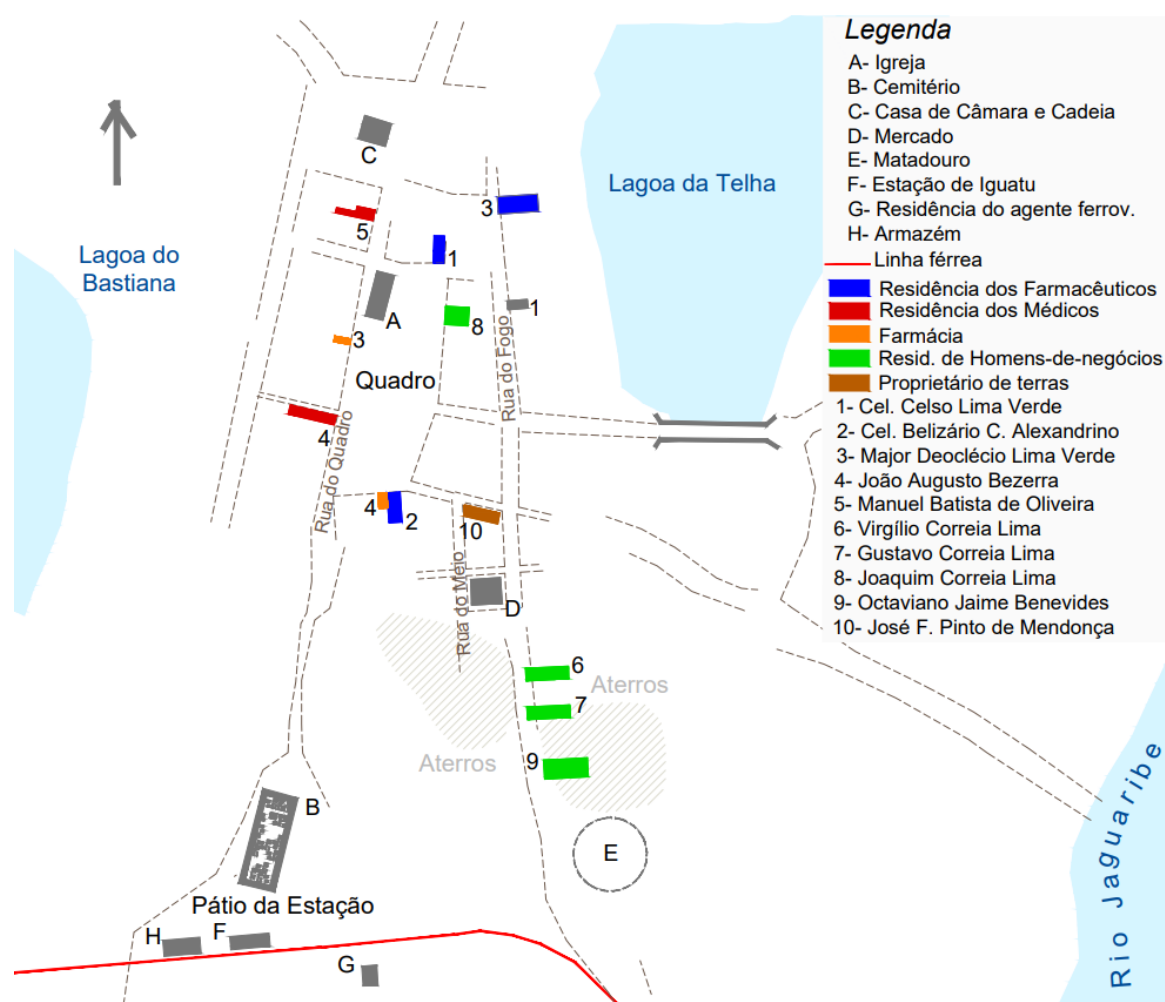
Figura 199 – Tecido urbano e agentes urbanos imigrados no século XIX e XX



Cidades sertanejas que não foram servidas pelos trilhos impeliam seus agentes sociais para os núcleos ferroviarizados, onde operavam seus investimentos.

Emigraram para o Iguatu, no primeiro decênio do século XX, de Várzea Alegre, os irmãos Correia Lima e, em 1915, de Maria Pereira (Mombaça), Octaviano Jaime Benevides. Outros, também em direção ao Iguatu, enveredavam pelas antigas estradas que posteriormente se tornaram passagens ferroviárias: Geraldo Amaro, de São João do Rio do Peixe, Paraíba, em 1905, e Sabino Antunes¹⁷⁶, comerciante imigrado de Itapiúna, em 1919. Eram familiarizados com o transporte ferroviário imigrantes de outros países que chegaram ao Iguatu: Theóphilo Hamdan, da Assíria, e Brás Papaléo, da Itália¹⁷⁷.

Figura 200 – Alguns agentes modeladores entre os anos 1909 e 1924



Fonte: Elaborada pelo autor.

¹⁷⁶ Instalou a Panificadora Sabino Antunes & Cia, na rua Floriano Peixoto (Aragão, 1998).

¹⁷⁷ Alguns imigrados, como de praxe, também se afinaram à política. Nesse período, Gustavo Correia Lima “fez o prefeito” seu sogro, o Cel. José Adolfo de Oliveira, como também participou diretamente do Poder Legislativo do Estado (Nogueira, 1985). O industrial Octaviano Benevides, por seu turno, igualmente se aproximou da política, chefiando o município de Iguatu por um curto período, entre os anos 1934 e 1935 (Aragão, 1989).

Hugo Victor Silva (1998, p. 15) informou que em Iguatu “era consolador o incremento tomado [pela indústria] nesses poucos anos, ocupando o primeiro plano a [atividade] algodoeira, e, em segundo, a pastoril, apesar de periodicamente dizimada pela seca”. Segundo Laemmert (1925, p. 435), entre as “fábricas de descaroçar”, constavam as de Antônio José de Oliveira, José Alves de Oliveira, José Gladson de Cavalcanti, José Morano de Mello, Lafayete & Irmão, Mendonça & Filho, Theóphilo Gurgel e Viúva Romeiro & Mello.

201 – Residência de Virgílio Correia Lima



Fonte: Farias (2011).

Em relação ao cotonifício, Silva (1998) assevera que se destacaram a Fábrica Benevides, a Fábrica de Gustavo Correia Lima, a Fábrica Santa Margarida, a Fábrica São José, a Fábrica Romeiro e a Fábrica de Beneficiamento de Algodão (de José Ferreira Pinto de Mendonça)¹⁷⁸ (Quadro 8).

Quadro 8 – Principais usinas de algodão no novo Centro de Iguatu

Fábrica de Gustavo Correia Lima	Possuía seção de beneficiamento de algodão e ocupava área de “18.000 palmos”. O maquinário constava: duas “descaroçadeira de fabricação americana de 70 serras, cada, por 12 polegadas”; uma limpadeira americana; uma prensa hidráulica da ‘Continetal Company’. Modificada pelo “competente mecânico Aristides Meireles, para dois caixões
---------------------------------	--

¹⁷⁸ Dentre outros industriais desse período, assim por dizer, “da terra”, podem ser citados: José Gladstone Cavalcanti, Augostinho Tavares Romeiro e Helvécio Teixeira. Este cuja Fábrica São Geraldo situava-se no sítio Varzinha; São José – de Lafayete Teixeira –, Romeiro – de “José Ferreira Pinto de Mendonça, na praça Francisco Sá” –, Algodoeira – na “praça Getúlio Vargas”, posteriormente pertencente a Jorge de Araújo.

	tornando-se giratória, com com uma produção diária de 25 fardos de 14 quilos. A força motora é a mesma da Usina Elétrica' (SILVA, 1998).
Fábrica São José Lafaiete Teixeira & Cia.	Operava em duas seções. Na primeira, beneficiava algodão. O maquinário era um motor vertical de 25 HP; 1 descaroçadeira de 60 serras, por 12 polegadas da marca 'Eagle'; uma limpadeira e uma prensa manual de madeira. A segunda seção tratava arroz. Possuía uma máquina de beneficiamento da marca 'Engelberg', com capacidade para 30 sacos diários e 60 kg de ventiladoura. "A sucção da água é feita por uma bomba a vapor, cujo poço tubular mede 65 m de profundidade" – reputada a melhor água da cidade – encaminhada para um reservatório de 5.000 l. Localizada à Praça Justiniano de Serpa, cuja área ocupada média 14.300 palmos quadrados. Mantinha "outro, uma seção de óleo vegetal" (SILVA, 1998).
Fábrica Benevides Proprietário: Jaime Alencar Benevides	A possuía uma seção de beneficiamento de algodão e outra de arroz. Eram produzidos na parte algodoeira diariamente 25 fardos. Segundo Silva (1998) o maquinário era um motor locomóvel de 45 HP efetivos; uma descaroçadeira marca "Águia" com 701 serras; uma dita "Lidgerwood Limited", 70 serras; uma limpadeira "Águia"; uma prensa hidráulica, dupla "Continental; 1 esteira condutora, com 24 metros SEÇÃO DE ARROZ: 1 máquina "Luzon N 4". Com Capacidade para 1800 quilos, diários. A água é captada em um poço tubular, de 68 metros de profundidade, por um motor de 2 HP, para um depósito de 1400 litros. É a única que possui encanamento d'água interno em todas as dependências, para caso de incêndio, medida assaz elogiada pelo Sr. Arno Pearse, em visita a esta cidade, tendo ainda iluminação elétrica própria, gerada por um dínamo de 8 amperes e 70 volts. Ocupa uma área de 20000 palmos, à praça J. de Serpa (SILVA, 1998: 63).
Fábrica Margarida Virgílio Correia Lima.	MAQUINÁRIO: 1 motor de 50 HP, inglês; 1 caldeira também inglesa de 50 HP; 2 descaroçadeiras com 120 serras, de 12 polegadas; 1 limpadeira "Águia" com capacidade para 3 máquinas; 1 prensa hidráulica, vinda a água empregada no seu funcionamento do reservatório da usina elétrica. Tem uma produção diária normal de 2080 quilos, ou seja, 16 fardos de lã, sendo o algodão elevado e distribuído por uma esteira de 18 metros. Localizada na rua Eptácio Pessoa Nº 66 a 70 e na rua Nova, 48 a 70.

Fonte: Silva (1998, p. 73).

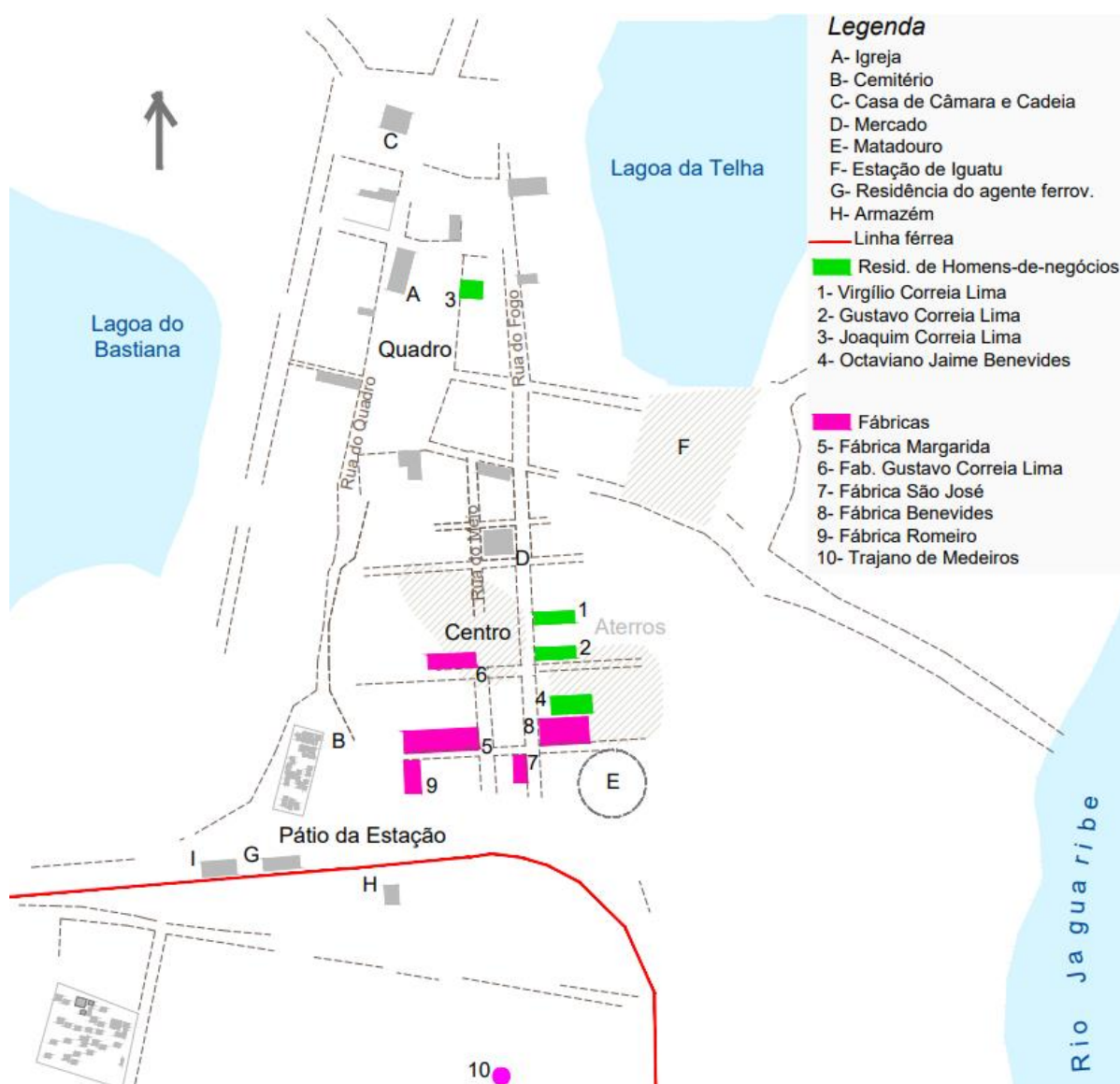
Os empreendimentos localizaram-se no Centro, ao sul do centro comercial, onde ocorreu o primeiro movimento da expansão urbana, na área dos irmãos Correia Lima. Local estratégico, porta da cidade, onde ocorria a conexão entre o centro comercial, as áreas de produção rural e o pátio ferroviário.

Hugo Victor Silva (1925), arrebatado pelo “progresso” nos sertões ainda no segundo vintênio do século XX, registrou o enlace entre a municipalidade e os homens-de-negócios:

Só a 7 de setembro de 1923 foi inaugurada a luz elétrica, tendo como empresário, o capitalista Gustavo Correia Lima. Aconteceu, porém não se prestar o motor para tal mister, sendo necessário adquirir outro, de grande potência, reinaugurando-se a luz a 30 de agosto de 1924; na opinião de especialistas, superior à da capital (Silva, 1998, p. 18).

A relação do Estado com os agentes econômicos era tácita, quando conveniente, e não se restringia à administração municipal. Em 1924, através da IFOCS, foi destinada “a quantia de 442\$140, valor de material cedido a ‘uma’ usina de beneficiamento de algodão, para a construção de linha telephonica, em Iguatu” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1924, p. 134). A IFOCS, no mesmo ano, instalou poços d’água nas propriedades de Lafayette Teixeira, José da Silva Mello e Theophilo Hamdmam; e três na “uzina e estação experimental de algodão, de Trajano S. V. de Madeiros” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1924, p. 293) (Figura 202).

Figura 202 – Industriários e fábricas na primeira metade do século XX



Fonte: Elaborada pelo autor.

Em meados dos anos 1920, os investimentos do Estado e dos agentes econômicos locais, industriais, impeliram o tecido urbano de Iguatu e o conjunto fabril contra o limite meridional da cidade, que passou ser a linha férrea.

4.2.2.4.1 O desenho do Centro e a arquitetura das usinas

Importa mencionar sobre particularidades no funcionamento das primeiras atividades industriais que tiveram implicações no desenho urbano. Os primeiros agentes da indústria de Iguatu construíram seus empreendimentos à vista de suas residências. Octaviano Benevides e os irmãos Gustavo e Virgílio Correia Lima

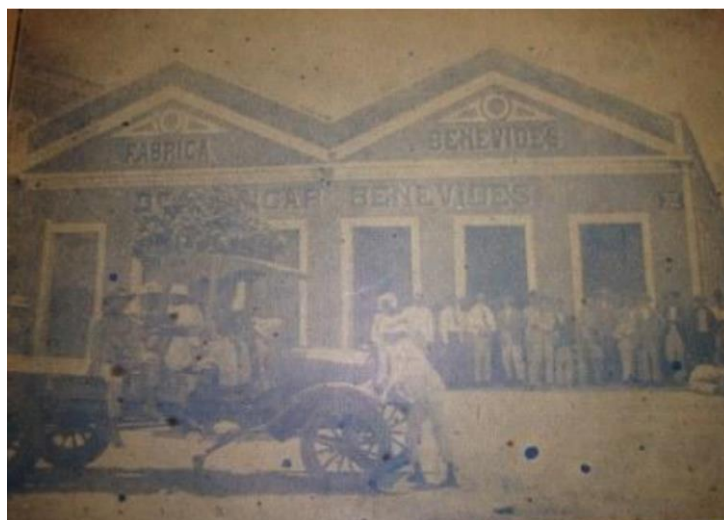
construíram residências próximas às suas indústrias. Joaquim Correia Lima, que se destacou no comércio, e não na indústria, construiu residência no Quadro, e não no Centro.

As fábricas utilizavam o logradouro para algumas de suas operações: carga e descarga, estacionamento e mesmo prestações de contas. Tratava-se da rua tal qual um “terreiro”, uma vez que pouco se delimitavam logradouros, senão pela arquitetura, característica que Nestor Goulart Reis Filho (1978) atestou à urbanização colonial. Nos sertões do Ceará, muito ocorreu também no império e no período republicano.

A instalação das primeiras indústrias implicou ligeiras modificações na relação da edificação com os lotes urbanos. As esquinas tiveram outro tratamento. Possibilitaram, de algum modo, a continuidade da paisagem urbana por meio da utilização de chanfros e da exploração das fachadas laterais. Entendemos que a valoração destas fachadas secundárias em muito auxiliava as especificidades do processo de produção, como carga e descarga etc.

A arquitetura de alguns edifícios fabris se aproximava da tipologia residencial, tal como se pode observar na Fábrica Benevides (Figura 203). Também alguns “homens-de-negócio” possuíam equipamentos (em geral descaroçadoras) em suas residências. A fachada da fábrica de Gustavo Correia Lima assemelhava-se à arquitetura comercial, em especial às bodegas da cidade, com suas portas de vergas retas sequenciadas em mesmo ritmo.

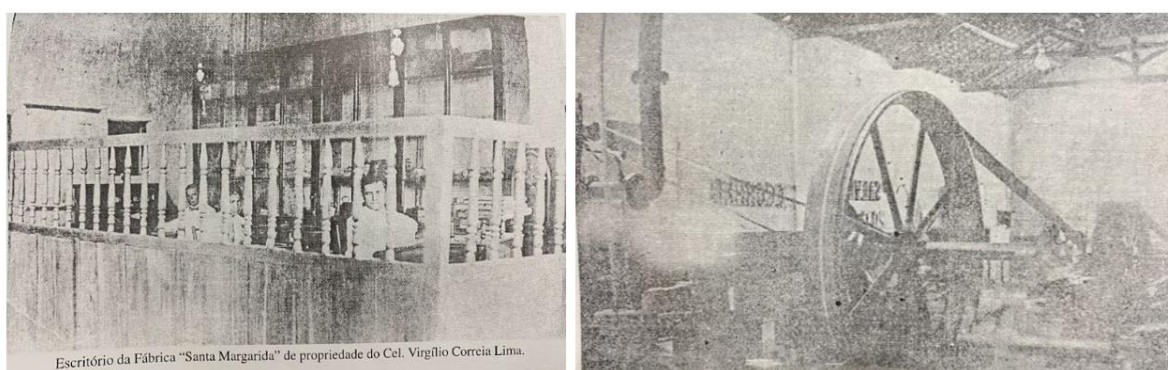
Figura 203 – Fábrica Benevides



Fonte: Silva (1998).

Inaugurava-se outro padrão de produção com ressonâncias na arquitetura. Os investimentos em tecnologia construtiva para as indústrias requeriam retorno imediato e espaços adequados ao funcionamento dos equipamentos. Eram galpões, às vezes organizados em módulos, delimitados por empenas. Destacamos, enquanto modificações no espaço arquitetônico, o uso do vão livre e da compartimentação em secções (Figura 204).

Figura 204 – Divisórias devido aos vãos livres que possibilitavam maquinários maiores e suas instalações complexas



Escritório e usina de energia da Fábrica “Santa Margarida” de propriedade do Cel Virgílio Correia Lima e Equipamentos da Usina Elétrica de Gustavo Correia Lima (“seção de força motriz”).
Fonte: Silva (1998).

Os prédios industriais, com seus vãos maiores, pés-direitos amplos, sistemas de aeração, de abastecimento d’água e chaminés, apresentavam outra concepção de espaço, com fluidez, materiais específicos e industrializados, planejamento da arquitetura e rapidez na execução das obras (Figura 204).

Figura 205 – Fábrica Santa Margarida, Virgílio Corrêa Lima



Fonte: Silva (1998).

A arquitetura destas fábricas conferiu outra estética, escala (vãos livres e pés-direitos amplos) e tridimensionalidade (utilização das fachadas laterais) ao espaço urbano (Figuras 205 e 206).

Figura 206 – Fábrica São José e Fábrica Santa Margarida



Fonte: Silva (1998).

4.2.2.5 Os lugares dos trabalhadores urbanos e setores médios no espaço da cidade

Assim como as contingências relacionadas às secas e às epidemias, que implicaram oscilações na demografia e no quadro social de Iguatu, a presença dos trabalhadores da ferrovia no espaço urbano ocasionou o (re)ordenamento do desenho da cidade. Segundo Nilton Melo de Almeida (2012) ¹⁷⁹,

À medida que os trilhos [...] penetram o interior do Estado, sertanejos transformam-se em operários. E longe de serem homens pacatos, como conviria às elites, fazem greve logo no início da formação da categoria, integram-se em sociedades beneficentes e ligas de assistência [...] fundam clubes de futebol e de lazer, abrem escolas e brigam por moradia própria, deixando os sinais de sua presença por diversos pontos do traçado urbano (Almeida, 2012, p. 28).

Esses novos agentes “externos” foram responsáveis pela amplificação de um inédito quadro cultural e ideológico no Iguatu. Almeida (2012, p. 28) assevera ainda que “o trabalhador ferroviário e a cidade são elos-chaves de uma mesma escrita, agentes que se imbricam num território de espaços quase sempre hostis, tensos e conflituosos”.

¹⁷⁹ Os ferroviários na cartografia de Fortaleza: rebeldes pelos caminhos de ferro (Almeida, 2012).

Em Iguatu, os técnicos de cargos inferiores da RVC alojaram-se nas proximidades dos trilhos. Eram foguistas, mestres, fiscais de tráfego e de movimento, ajudantes de maquinistas, armazenistas, agentes, conferentes, chefes de trem, condutores (Rede de Viação Cearense, 1940). O pessoal incumbido na conservação, em geral, instalava-se nas Casas de Turmas¹⁸⁰. Quando estavam em execução as obras ferroviárias, os operários de construção residiam em acampamentos precários – vide as condições descritas em Poço dos Paus no capítulo anterior.

Os trabalhadores da RVC e os operários de construção misturavam-se aos demais trabalhadores no tecido urbano. Quando afeitos à lida rural, encaminhavam-se às propriedades rurais preferencialmente à beira das lagoas que eram piscosas e de solo fértil. Se nas proximidades da cidade, ocupavam as áreas baixas agriculturáveis, com destaque às estradas do Cruirí, Bom Jesus e Trussu.

Os funcionários dos quadros mais distintos da ferrovia alinhavam-se próximos ao Pátio Ferroviário – ao norte dos trilhos – ou junto aos setores médios, na Rua do Cisco e na Rua do Fogo. Destacamos telegrafistas, escriturários, maquinistas, agentes da estação, engenheiros de linha, enfermeiros e médicos dentre os relatados. Ajuntavam-se aos ditos “da sociedade” que, por sua vez, se instrumentavam determinantemente pelo transporte ferroviário.

4.2.2.6 A Igreja, os “artistas”, a rua: “...se dançava nos sobrados!”

A primeira década de operações ferroviárias em Iguatu manifestou alterações no cenário ideológico. A Igreja (católica), todavia, permanecia enquanto importante agente social. O Quadro era o espaço das manifestações políticas, econômicas e culturais-ideológicas, em que se concentrava a “elite” de Iguatu. Era o local da cidade de destacado capital simbólico e atividade urbana, embora o comércio e os imigrados das classes mais abastadas também se instalassem na “Rua do Meio”, na “Rua do Fogo” e na “Rua do Cisco”.

A produção material de cidade, de modo geral, pelos agentes culturais ideológicos foi diminuta. Citamos a edificação da torre da Igreja, em 1909, com

¹⁸⁰ O DNIT (2016) classifica os trabalhadores construtores ferroviários em turmas. São eles a turma de conserva, a turma de linha, a turma de via permanente e a turma volante.

coruchéu de intenção neogótica¹⁸¹. Verificou-se que no Quadro as residências melhores, com platibandas e ornamentos nas fachadas, eram as voltadas à nascente. Outras, mais simples, intercalavam as primeiras ou se situavam atrás da Igreja. Eram casas de porta-e-janela, de “biqueira baixa” (Figura 207).

Figura 207 – Igreja Matriz de Nossa Senhora Sant’Anna



Fonte: Arquivo pessoal de Hamilton Pereira.

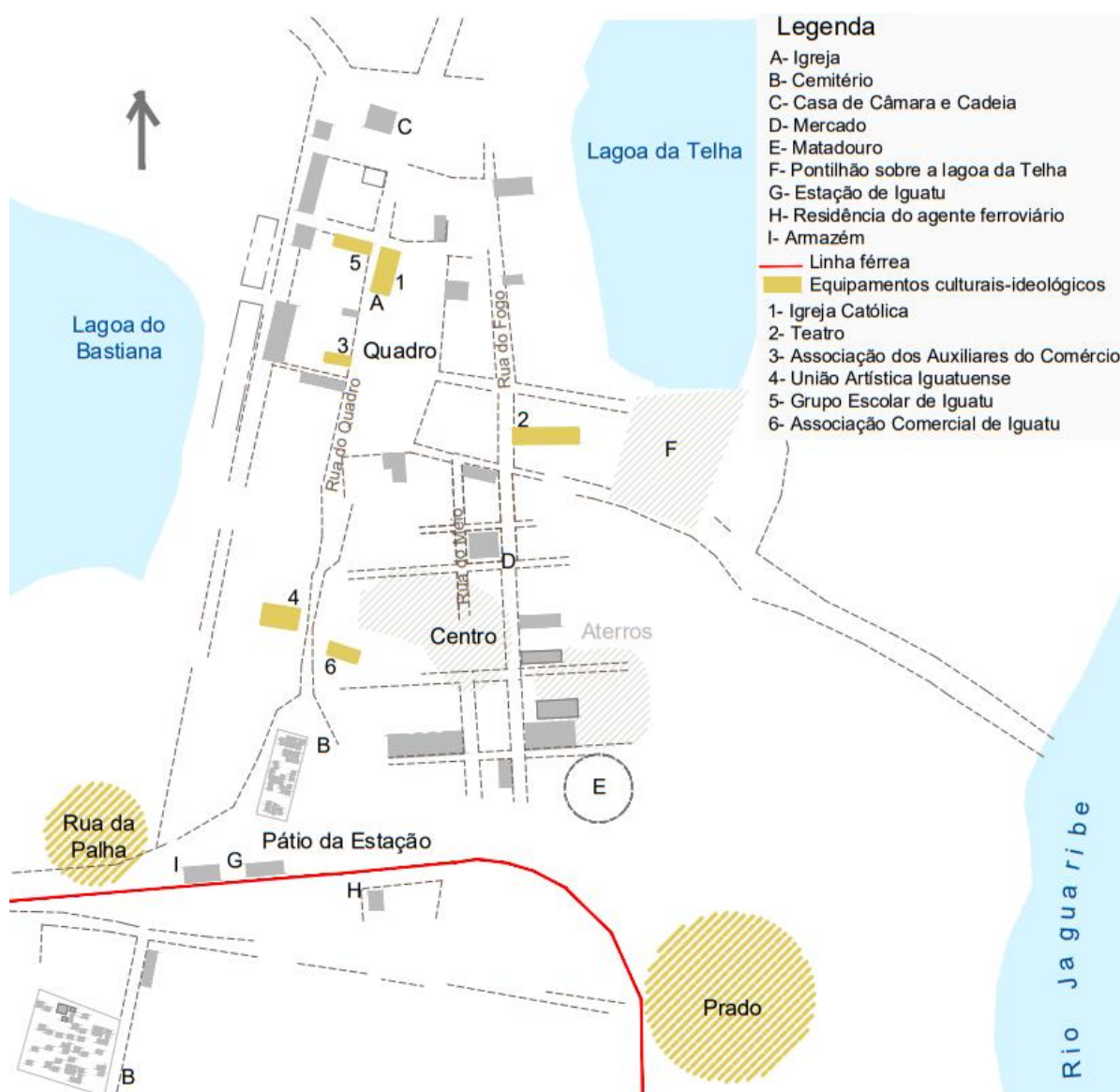
Em 1912, foi fundada a União Artística Iguatuense. O equipamento ocupou o prolongamento da Boulevard João Pessoa, ligando a Igreja Matriz à estação ferroviária. A segunda sede funcionou na Av. João Pessoa, onde posteriormente se instalaram o Banco do Nordeste e o cartório eleitoral, próximo aos Correios (Farias, 2011).

Nogueira (1985, p. 152) assegura que o teatro, a música e o canto, “dentro das limitações do tempo e para o interior”, eram pontos de destaque em Iguatu, desde o final dos oitocentos. Naquele tempo, a elite frequentava peças, às vezes musicadas, que ocorriam no “Theatro”. Travava-se de “casarão, comprido, sem qualquer conforto” situado na rua “do Fogo”, ora descrito.

¹⁸¹ A paróquia de Nossa Senhora Sant’Anna, em referendo de ato anterior por ocasião da criação da Diocese do Crato, em 1914, foi reformada em meados do século XIX e foram construídos torre e coruchéu em 1909 (Aragão, 1998).

O transporte ferroviário incrementou as atividades urbanas, acirrando as contradições socioespaciais. Intensificaram-se os encontros na rua, na feira e no mercado, próprios das cidades dos sertões. Além das reuniões organizadas pela Igreja Católica, a “elite dançava” nos sobrados dos mais afortunados nos arredores do Quadro. Distante dali, nas proximidades dos trilhos, também estavam consolidadas outras atividades de lazer: a “Rua da Palha” e as “festas de gado”. Estas últimas, segundo Nogueira (1985), antes da transferência para o Prado, não raramente ocorriam (até) no meio urbano (Figura 208).

Figura 208 – O desenho urbano e os equipamentos culturais-ideológicos



Fonte: Elaborada pelo autor.

Por vezes, a classe dominante postava-se severamente contrária à “modernidade”, mas não quando os maquinismos lhes favoreciam vantagens sobre os homens-da-roça e os operários¹⁸². Em regra, conviviam os modelos esboçados por Hugo Segawa: um desejo de mudança latente de uma elite “progressista, positivista, cosmopolita” e (que se pretendia) urbana, ao tempo em que se mantinha, em parte, severamente tradicional de índole agrária e conservadora (Segawa, 1999, p. 19).

4.2.3 Os trilhos, os limites da cidade

As instalações ferroviárias em Iguatu, entre os anos 1909 e 1924, atraíram a malha da cidade de forma modesta. As principais transformações no desenho urbano ocorreram ao longo das estradas do Trussu, Bom Jesus e Cruiri e, principalmente, na faixa setentrional do pátio ferroviário, junto ao núcleo primaz, sobre os aterros nas lagoas do Zé Pereira e da Miringó.

Os “homens-de-negócios” instalaram indústrias de algodão entre o centro comercial (ao sudeste do Quadro) e o pátio da estação. Neste local, onde também construíram suas residências, expandiu-se o centro comercial e se consolidou o novo centro - ora denominado Centro (com “c” maiúsculo). A área era um entreposto entre o mercado, as áreas de produção ao norte do Quixelô e a estação ferroviária, ao sul da cidade. O desenho seguia a ortogonalidade imposta pelo (edifício do) mercado público oitocentista.

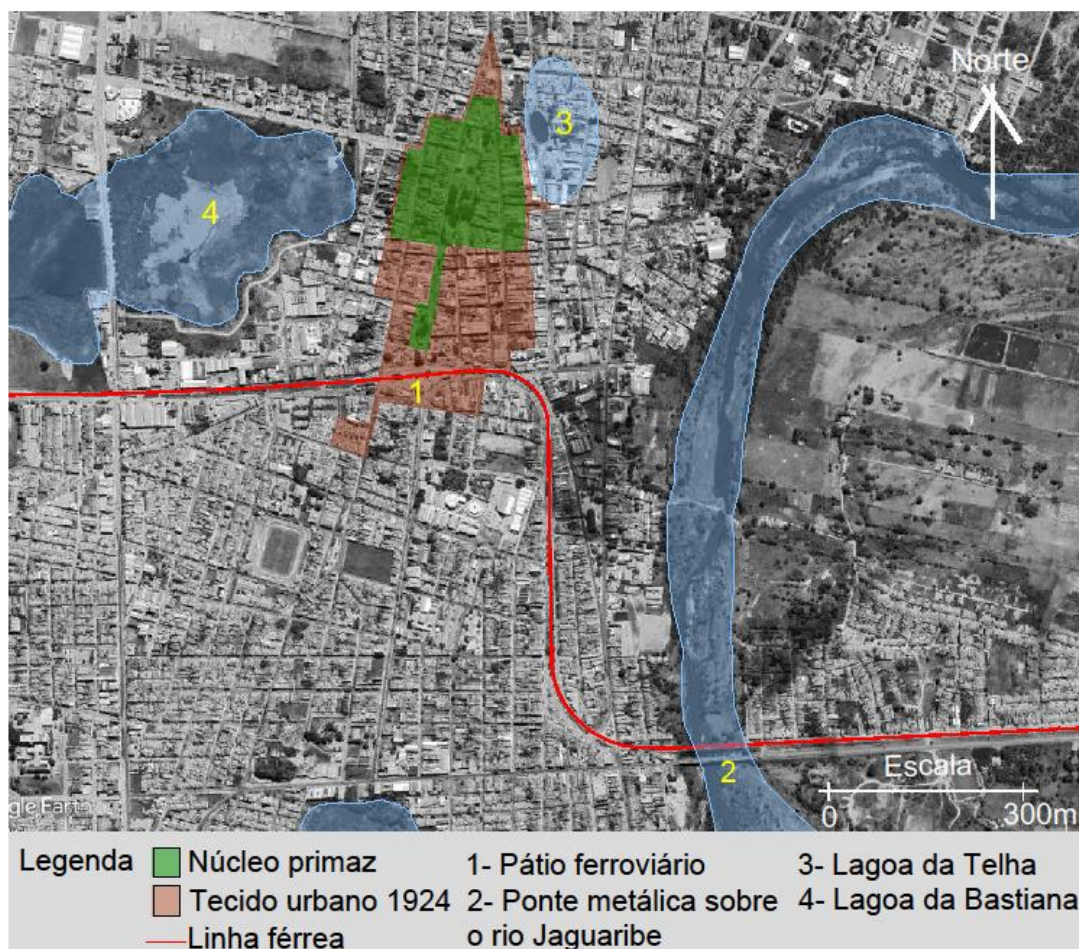
Instalou-se, ao norte do pátio ferroviário, um hotel. A elite urbana e os estabelecimentos tradicionais, principalmente as farmácias Central e Lima Verde, permaneceram no Quadro. Os industriais, o comércio e os setores médios deram seguimento à ocupação da “Rua do Fogo” e da “Rua do Comércio”, em direção à linha férrea. Entretanto, até o final do primeiro quartel do século XX, não havia correspondência entre a malha urbana oitocentista e o desenho que se avolumava condicionado pelos trilhos. O cemitério “velho” e suas ruínas e ainda partes das lagoas do Zé Pereira e da Miringó eram óbices ao alongamento do tecido urbano.

A malha da cidade de Iguatu, que correspondia ao seu Núcleo Primaz, desta forma, estruturava-se pelas quatro ruas principais – a rua do Cisco, do Quadro, do Comércio e do Fogo – e quatro “travessas” – expressão utilizada por Silva (1998)

¹⁸² Ver Lima (2011).

– que entendemos serem as atuais ruas Eduardo Lavôr, Deputado Adail Barreto, Cel. Mendonça e Santos Dumont (Figura 209).

Figura 209 – Tecido urbano de Iguatu em 1924



Fonte: Elaborada pelo autor com base no Google Earth.

4.3 1924-1939: a expansão da malha urbana da cidade de Iguatu para além dos trilhos

O desenho do pátio ferroviário de Iguatu, a partir do segundo quartel do século XX, foi alterado em função da complexidade de suas operações, quando ocorreu a instalação da CIDAO, em 1921; a intensificação dos fluxos em função dos ramais de açudagem de Poço dos Paus e Orós, em 1922; e a expansão das atividades agropecuária, comercial e industrial devido, dentre outros fatores, ao período de regularidade pluviométrica, após a seca de 1919.

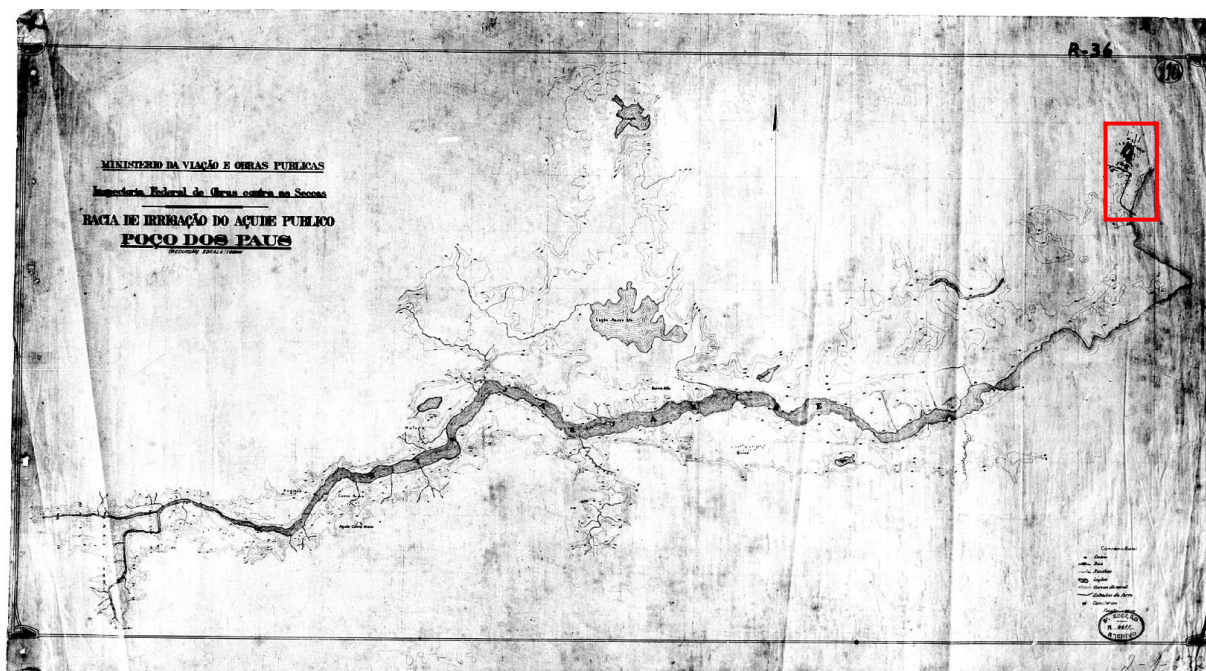
O incremento na atividade urbana implicou transformações na cidade. Investigaremos a expansão do tecido urbano, entre os anos 1924 e 1939 – período de hegemonia do transporte ferroviário –, com base nos exercícios cartográficos e na análise de dois agentes modeladores: o Estado e os agentes econômicos.

4.3.1 O desenho da cidade de Iguatu em 1924

Para melhor compreensão das transformações na malha urbana de Iguatu, entre os anos 1924 e 1939, confrontaremos as seguintes planimetrias executadas pela IFOCS: “Levantamento da Bacia de Irrigação do Açude Público Poço dos Paus” (1923) e “Cidade de Iguatu” (1939).

O levantamento de 1922 mostra a cidade contida pela linha férrea. Na cartografia de 1938, a cidade se expande para além dos trilhos, ao sul do núcleo primaz, exponencialmente em suas porções leste e oeste. São construídos o “novo” matadouro, o hospital Santo Antônio dos Pobres, o “Grupo Escolar” e o prolongamento da “Boulevard Dr. João Pessoa” (Figura 210).

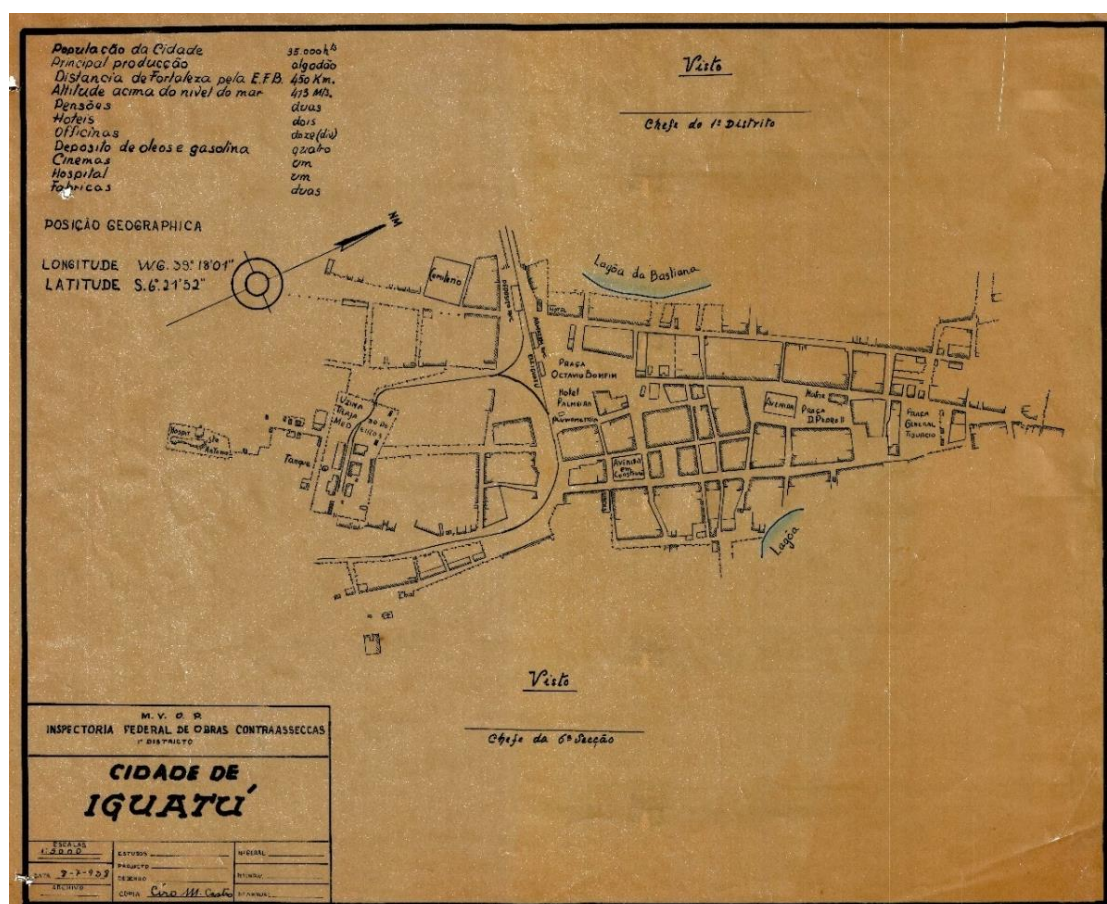
Figura 210 – Levantamento do rio Jaguaribe e planta da cidade de Iguatu realizados pela IOCS/IFOCS, em 1919





Fonte: IFOCS (1922).

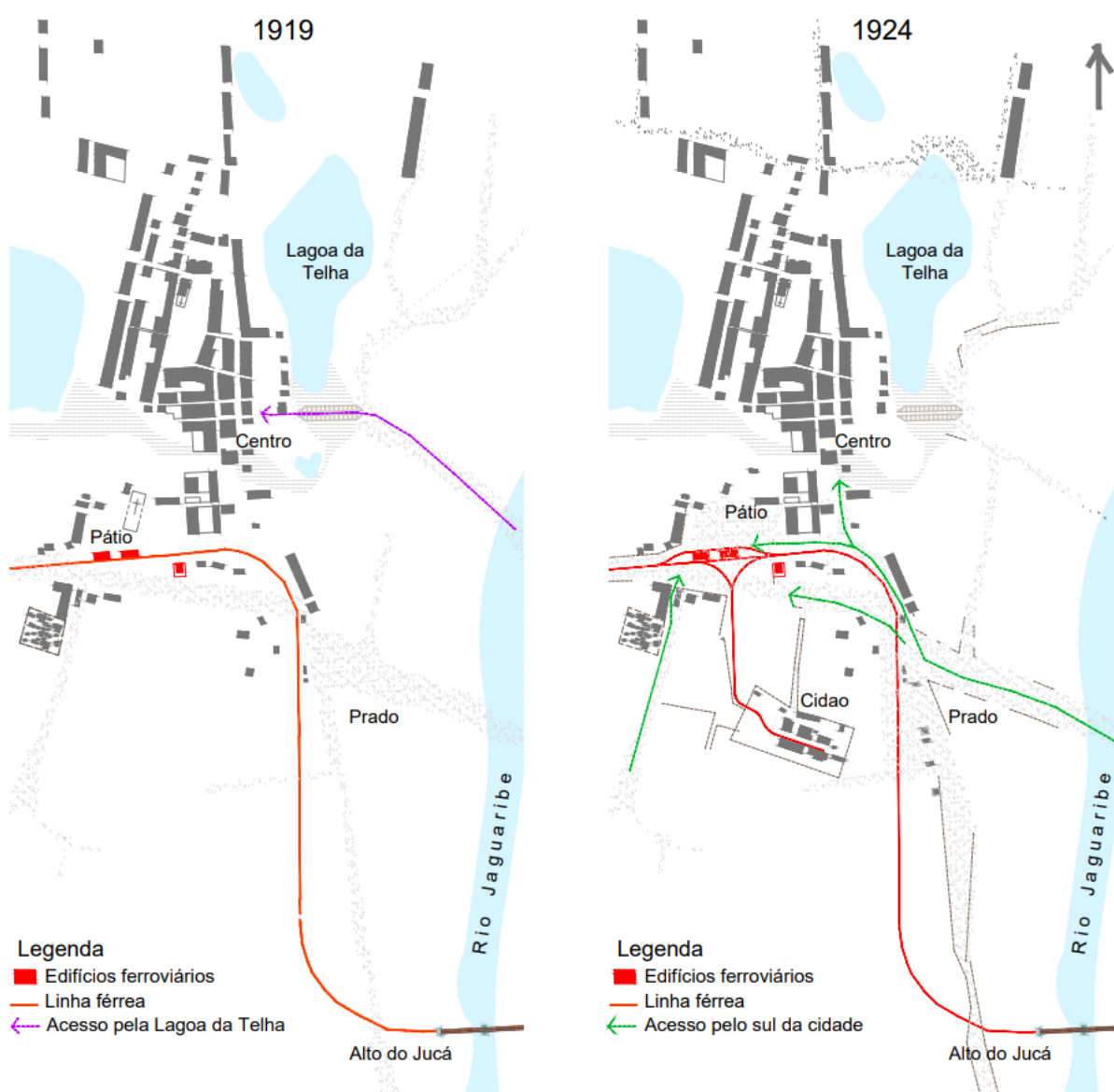
Figura 211 – Planta da cidade de Iguatu, em 1938



Fonte: IFOCS (1939).

O acesso ao Iguatu a partir do Icó se dava pela porção sul do núcleo, onde se estabeleceu a CIDAO. Antes da instalação da via férrea, o antigo acesso à cidade pelos fluxos provenientes do Icó ocorria pelo “pontilhão da Lagoa de Telha”. A travessia do rio Jaguaribe em direção à cidade de Iguatu pela localidade do Prado intensificou-se em meados dos anos 1920. No local, ou se beirava o rio Jaguaribe em direção ao norte, onde se encaminhava ao antigo acesso à cidade pelo “pontilhão”, ou se seguia pelos trilhos, endereçando-se ao pátio da estação e acessando a cidade pela rua Floriano Peixoto (Figura 212).

Figura 212 – Acesso à cidade de Iguatu em 1919, pelo Pontilhão, e em 1924, pela rua Floriano Peixoto



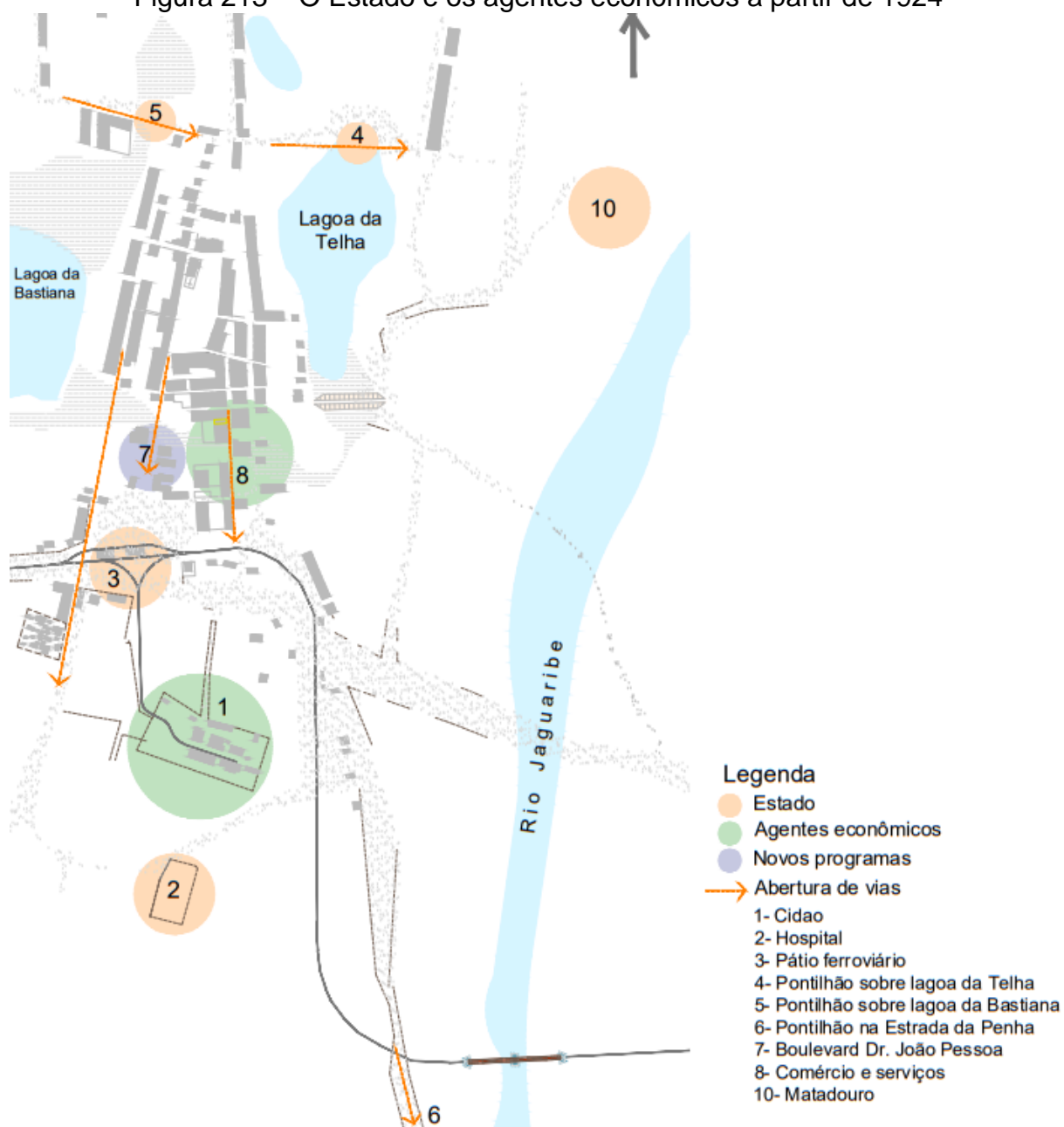
Fonte: Elaborada pelo autor a partir de cartografia do IFOCS (1923, 1939).

Após a intensificação das atividades ferroviárias, no segundo vintênio do século XX, o novo Centro de Iguatu – entre o Quadro e a via férrea – dividiu a centralidade urbana com o pátio da estação. Essa condição de centralidade intensificou o fluxo das estradas que alcançavam o núcleo proveniente do Icó e de São Mateus. Não à toa, a CIDAO foi instalada na convergência desses caminhos. Também, a altimetria do terreno fazia da área lugar livre das enchentes do rio Jaguaribe.

4.3.2 A cidade de Iguatu entre os anos 1924 e 1939 por seus agentes modeladores

Entre os anos 1924 e 1939, o Estado e os agentes econômicos locais e externos operaram as principais transformações no tecido urbano. O Estado capitaneou a implantação de infraestrutura – abertura de vias e estradas –, garantindo melhor acesso e fluidez do espaço urbano e organizando a expansão da cidade em direção às terras baixas que circundavam o núcleo primaz. Também implantou novos equipamentos, tais como o hospital Antônio dos Podres e o novo matadouro. Já os agentes econômicos – ligados à indústria e ao comércio – investiram no Centro e nas proximidades dos trilhos; no caso da CIDAO, embarreirando a expansão urbana para além do pátio ferroviário (Figura 213).

Figura 213 – O Estado e os agentes econômicos a partir de 1924



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de cartografia da IFOCS (1939).

Ainda no período, ambos agentes foram responsáveis pela implantação de novos programas urbanos – bancos, hotéis, “cafés”, cinema, tipografia, entre outros – distribuídos na porção sul da expansão, entre o núcleo primaz e a ferrovia.

4.3.2.1 O Estado e a qualificação da infraestrutura urbana

Os investimentos do Estado, entre os anos 1924 e 1923, concentraram-se em infraestrutura viária, hídrica, em novos equipamentos urbanos e no embelezamento da cidade.

4.3.2.1.1 As obras do pátio ferroviário: o armazém e a oficina

Armazem para mercadoria e cargas na estação de Iguatu. Aprovado o projeto e respectivo orçamento pelo Decreto n. 13669, de 25 de junho do ano passado, acham-se em execução os trabalhos de sua construção, autorizado pelo aviso n. 24 V/la. De 12 de Agosto do mesmo anno (Rede de Viação Cearense, 1919, p. 63).

o aumento que tem tido o movimento de algumas estações, essencialmente relacionado ao algodoeiro, exigiu a construção de armazéns no interior, tendo sido iniciada a dos de Giráu e Ingazeiras e concluída a dos de Cedro e Lavras (Rede de Viação Cearense, 1924, p. 17).

Os investimentos da RVC em infraestrutura, no início dos anos 1920, estavam concentrados na Ribeira do Quixelô, onde foram construídos ramais ferroviários de ačudagem para Poço dos Paus e Orós. Nesse período, a IFOCS aliou a ferrovia no combate às secas, e a intensificação dos fluxos significou o incremento do comércio e da indústria e a expansão da atividade ferroviária. A sede da residência da RVC, que havia se instalado em Aurora devido às obras ferroviárias no Cariri, retornou ao Iguatu¹⁸³.

Os pátios da RVC nos sertões do Ceará, em nosso caso, no Iguatu, passaram a requerer espaços de armazenagem, ao mesmo tempo em que se construíam paradas, pontes, estações, galpões, casa de turmas etc. As operações ferroviárias incrementaram a dinâmica urbana sobremaneira quando atraiu a pernoite ferroviária para Iguatu, em 1930, que até então ocorria em Senador Pompeu. A viagem de Fortaleza a Iguatu, e vice-versa, passou a ser realizada em um único dia.

Os armazéns para cargas e mercadorias, enquanto edifícios independentes da edícula da estação de passageiros, estavam presentes nos conjuntos ferroviários de maior porte. A arquitetura apresentava “múltiplos materiais e estilos”, com tamanhos extremamente variáveis, a depender das características e das

¹⁸³ A estação do Crato foi inaugurada em 1926.

necessidades dos locais (Kühl, 1998, p.66)¹⁸⁴. Os armazéns, no caso das estações menores da Ribeira do Quixelô, são contíguos ao edifício da estação (Figura 214).

Figura 214 – Armazém de madeira



Fonte: Arquivo pessoal de Hamilton Pereira.

O armazenamento era uma atividade lucrativa e complexa da RVC¹⁸⁵. Tornava viável o transporte de mercadorias – que poderiam ultrapassar 60% das arrecadações¹⁸⁶ –, em que também era capitalizado o próprio armazenamento (Rede de Viação Cearense, 1916). Conjecturamos que o primeiro armazém ferroviário do Iguatu, em madeira, tenha sido construído pelos ingleses da SARCOOL, entre os anos 1910 e 1915.

Originalmente, o armazém de Iguatu foi demandado em função dos cuidados com a produção agrícola, em especial, o algodão, produto mais rentável e

¹⁸⁴ Ver Beatriz Kühl (1998) e Maria Emília Lopes Freire (2015).

¹⁸⁵ Passageiros, mercadorias, encomendas, bagagens, animais aluguel de trens e veículos eram as rendas obtidas em “passagens e fretes. Havia ainda as rendas diversas: telégrafo, armazenagem, seguro, “renda eventual das estações, receita assessoria: Serviço das oficinas para particulares; diversas” (Rede de Viação Cearense, 1927, p. 40). Em Senador Pompeu, por exemplo, um comerciante local solicitou formalmente à inspetoria construir armazém às suas expensas. Era, pois, uma atividade lucrativa.

¹⁸⁶ Em 1914, a EFB arrecadou 112:067\$180 com armazenagens. Foi a terceira maior receita, atrás, apenas, do transporte de passageiros e mercadorias. Este representava mais da metade da renda industrial. Naquele período, as “verbas” se davam com passageiros, bagagens e encomendas, animais, mercadorias, telegramas, aluguéis de trens e veículos, armazéns, seguro e “renda eventual” (Ministério de Viação e Obras Públicas, 1914, p. 75).

de maior volume. O Relatório da IFOCS de 1921, tratando sobre “obras novas”, assegurou que foi construído “armazém para mercadorias e cargas na estação de Iguatu” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1922, p. 139). O relatório da RVC de 1924 assegurou que foram iniciadas “no anno anterior e prosseguiram, em 1924” as seguintes construções: “1 casa de turma em Iguatu e um armazém em cada uma das estações de Girao, Iguatu, Cedro e Lavras (Rede de Viação Cearense, 1924, p.102) (Figura 169)¹⁸⁷.

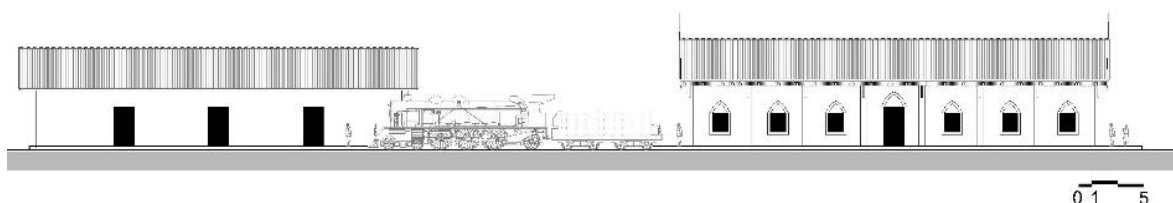
O edifício do armazém foi construído em alvenaria de tijolo a 50m a oeste da estação. Possuía características semelhantes ao prédio principal do complexo ferroviário. Contudo, sua arquitetura apresentava linhas mais austeras. Eram reduzidos os elementos decorativos, as fenestrações tinham verga reta e o telhado apresentava pequeno beiral (Figuras 215 e 216).

Figura 215 – Armazém de alvenaria em Iguatu



Fonte: Arquivo pessoal de Hamilton Pereira.

Figura 216 – Armazém em comparação à Estação de Iguatu

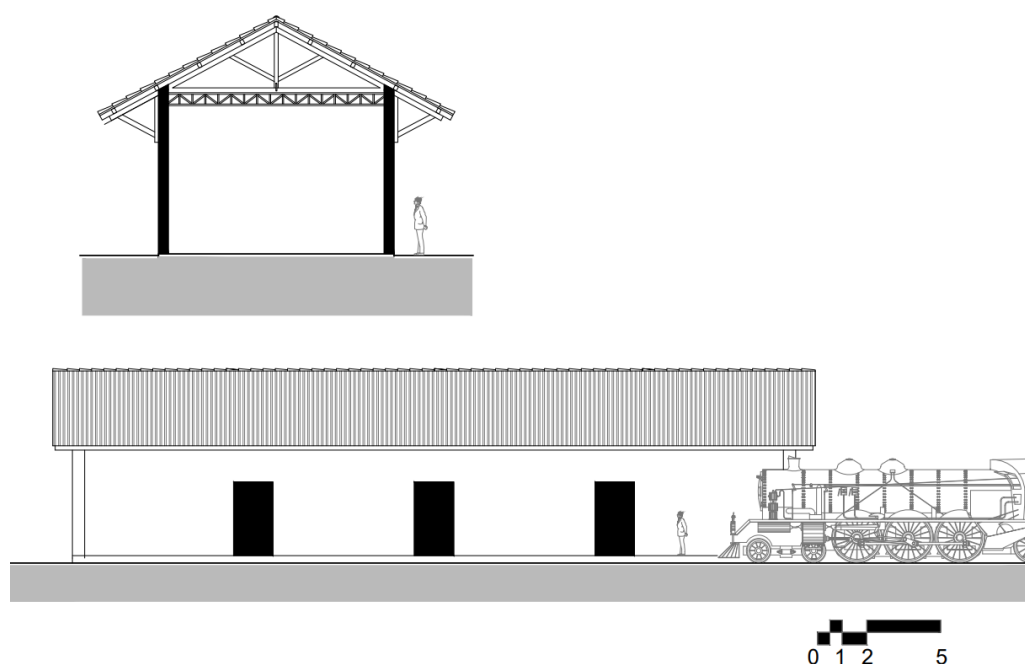


Fonte: Elaborada pelo autor.

¹⁸⁷ O armazém de Iguatu passou por limpeza e retelhamento, em 1935 (Rede de Viação Cearense, 1935).

Na plataforma, a área de carga e descarga se dava ao longo das duas fachadas. Originalmente, o acesso ao interior do edifício era feito por portas de madeira, em vãos de verga reta, na quantidade de quatro aberturas presentes nas duas fachadas opostas. As fachadas longitudinais eram protegidas por beirais apoiados por oito mãos-francesas em madeira. O edifício era acessado por três portas de verga reta presentes nessas fachadas. A cobertura em duas águas era em telha de barro sobre trama de caibro e ripa apoiada em tesoura de madeira¹⁸⁸ (Figura 217).

Figura 217 – Corte transversal e fachada principal do armazém (alvenaria)



Fonte: Elaborada pelo autor.

De acordo com o Relatório da IFOCS (1925, p. 344), “as oficinas existentes” da Estrada de Ferro de Baturité foram construídas em 1879, “quando o tráfego era de proporções reduzidas, atenta a extensão kilométrica de então”. O relatório afirma que elas não correspondiam “mais às necessidades do serviço, como é natural, tendo em vista o desenvolvimento que tomou, nos últimos tempos, essa via de transporte que conta hoje, aproximadamente, cerca de meio século de existência” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1925, p. 344).

¹⁸⁸ A tecnologia utilizada para a constituição da mão-francesa é possível identificar analiticamente nas ruínas da Estação de Maurícia, nos limites entre Iguatu e Cariús. Consiste em pontalete vertical de madeira embutido na alvenaria, recebendo a escora inclinada. A solução apresenta a (falsa) leitura de que a peça de madeira é fixada diretamente na alvenaria.

As oficinas da E. F. de Baturité, construídas em 1879, quando o tráfego era de proporções reduzidas, atenta a extensão kilométrica de então, não correspondem mais às necessidades do serviço, como é natural, tendo em vista o desenvolvimento que tomou, nos últimos tempos, essa via de transporte que conta hoje, aproximadamente, cerca de meio século de existência (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1925, p. 344).

A RVC classificava em “Officina geral” aquela que poderia funcionar na capital ou nas proximidades, e “Officinas auxiliares” as mais modestas em diversos pontos da via permanente (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1924, p. 130).

Os pátios ferroviários maiores eram equipados de oficina ou ateliê de reparação de locomotivas ou vagões. Constituíam parte fundamental das operações ferroviárias e, de acordo com Kühl (1998, p. 65), eram essenciais, uma vez que os trabalhos mais complexos e revisões das máquinas exigiam um local especificamente aparelhado para este fim e, “dependendo da necessidade da linha, podiam ser oficinas artesanais de pequenas dimensões”¹⁸⁹.

A produção ferroviária, em regra, requeria seções de ferraria e carpintaria. Os materiais rodantes necessariamente adentravam o edifício por um ramo ferroviário, o que exigia uma arquitetura especializada e de grandes dimensões. A implantação influenciava a eficiência do sistema e, conseqüentemente, a organização espacial do pátio; assim, impactava na dinâmica intraurbana e no desenho da cidade.

As oficinas da via permanente no interior do Ceará serviam “para pequenos concertos e manufacturas”. Assim se referia nota quando “foi instalada uma pequena oficina de carpintaria e ferraria em galpão de caracter todo provisório” e que, “apesar de pequena e deficiente tem prestado relevantes serviços à Comissão do ramal férreo de Independência a Picuhy, permitindo fazer pequenos reparos imprescindíveis ao uso constante dos materiaes em serviço” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1924, p. 390). Dentre os serviços, estavam fundição, ferraria e carpintaria, razão pela qual eram dominadas “Officinas de ferraria e carpintaria”, onde são “executados serviços de fabricação e reparação de peças diversas (Rede de Viação Cearense, 1927, p. 37). Advertia-se, porém, sobre o funcionamento, em que o “accumulo de material dentro das oficinas, inquestionavelmente, dificulta o trabalho, não só tolhendo o movimento do pessoal, como também embaraçando o

¹⁸⁹ “As oficinas eram um campo de pesquisa constante para os engenheiros das companhias, que se empenhavam em racionalizar e otimizar as condições de trabalho e produtividade” (KÜHL, 1998:65)

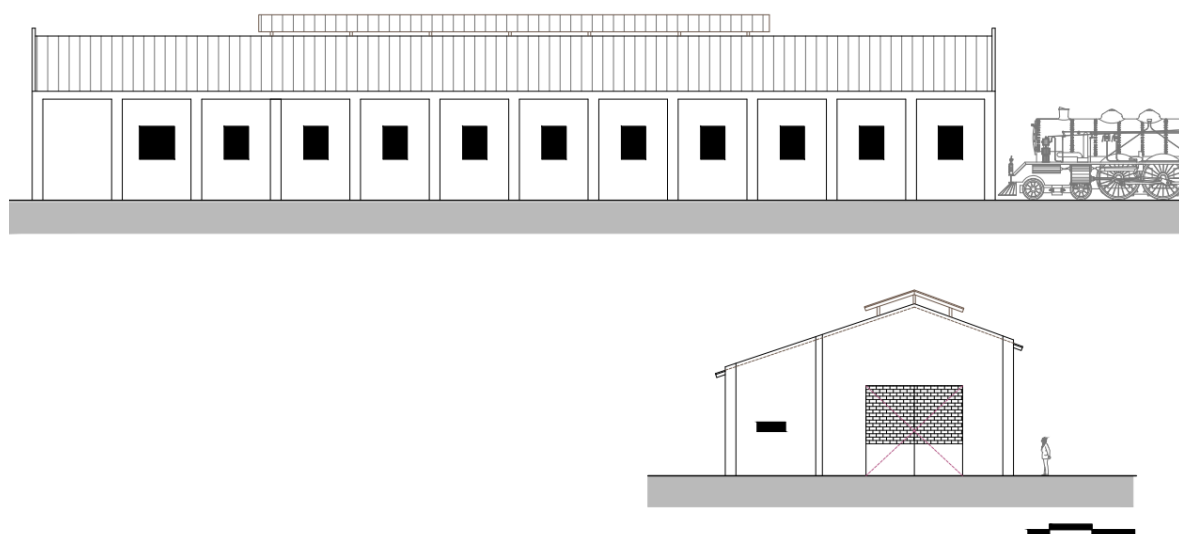
necessário asseio e, conseqüentemente, influenciando sobre as condições hygienicas” (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, 1924, p. 130).

Verificamos, nos relatórios da RVC, que a prestação de “serviços de oficinas para particulares” estava entre as receitas da indústria ferroviária. O atendimento externo certamente influenciou os materiais de construção e a técnica construtiva empregadas na cidade. Alterava-se a produção da arquitetura. Pode-se citar como exemplo o seccionamento de trilhos para o uso enquanto postes, bancos e sistema estrutural.

A renda industrial ferroviária em Iguatu, portanto, justificava a instalação da Oficina Auxiliar. Não identificamos a data de construção, mas o edifício “Depósito de Locomotivas” passou por reparos em 1935. A medir pelos relatórios da década 1920, é possível que tenha sido construído naquele decênio.

Em Iguatu, a oficina foi implantada no lado oposto ao da estação, em paralelo e ao sul do leito ferroviário. A volumetria da arquitetura apresenta forma retangular com modulação marcada pelos pilares, de alvenaria de tijolo maciço. As janelas são retangulares; a coberta, com tesouras de madeira, duas águas, com aberturas de lanternim na porção central, e telhado de amianto. Segundo o inventário de varredura do IPHAN (2008), é “um edifício longitudinal, com coberta de duas águas de telhas de fibrocimento em beiral, desprovido de elementos compositivos de fachada e com poucas fenestraçãoes”.

Figura 218 – Fachadas da oficina



Fonte: Elaborada pelo autor.

Figura 219 – A oficina do pátio ferroviário de Iguatu



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

O pátio ferroviário de Iguatu, no segundo quartel do século XX, estava constituído pela estação, pela residência do agente, pela caixa d'água, pelo armazém e pela oficina, além de um ramal férreo que ligava o pátio ferroviário ao interior da CIDAO. Em 1935, o relatório da RVC deu conta de uma casa de turma no quilômetro 417, após a Estação de Iguatu (Km 415).

A completude do parque industrial ferroviário era resultado da atividade econômica, com base no comércio e na agroindústria.

Figura 220 – A estação, o armazém e a oficina

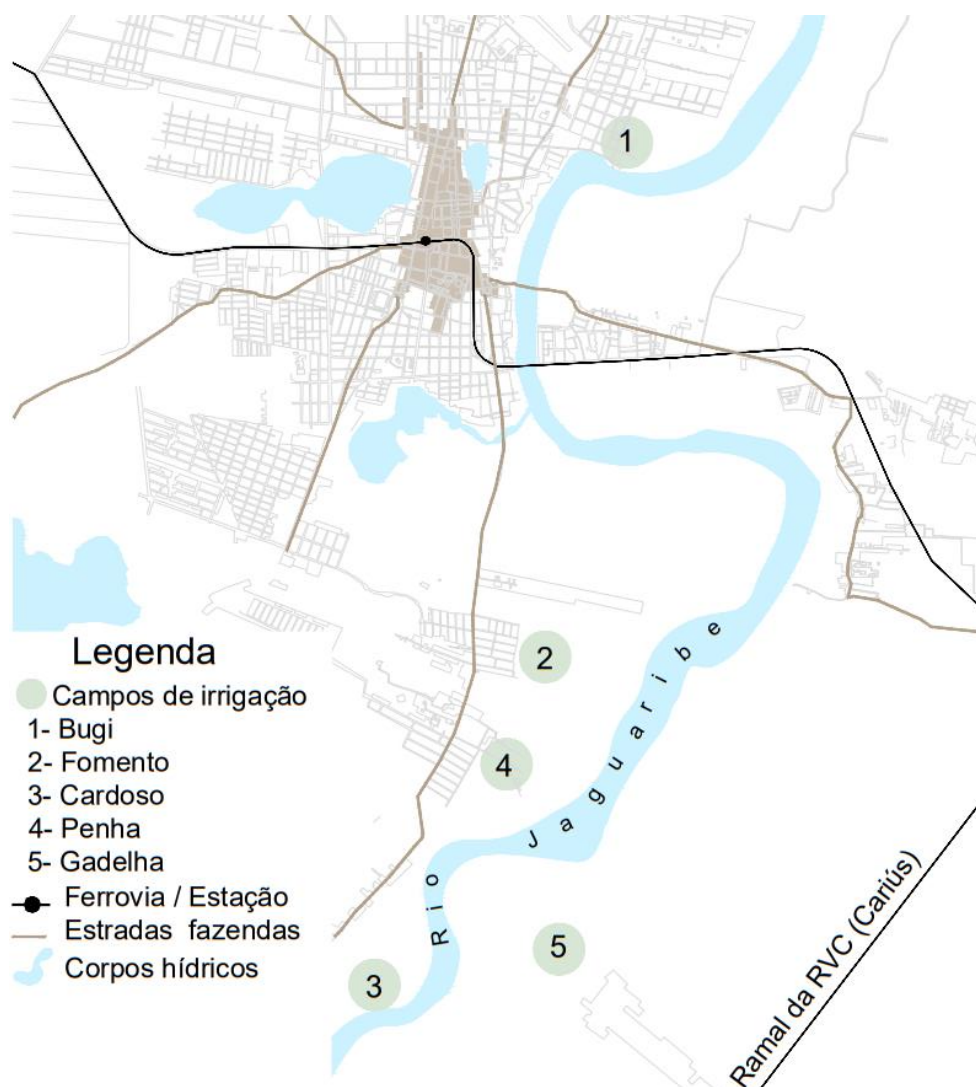


Fonte: Farias (2011).

4.3.2.1.2 Infraestrutura hídrica e “rodagens”

O Estado, em 1931, através do “Serviço Experimental de Irrigação do Nordeste”, investiu em centros agrícolas na margem do rio Jaguaribe, nas proximidades da cidade de Iguatu. Segundo Aragão (1998), o projeto de irrigação inicialmente “selecionou área no sítio Gadelha” e, também, fez assentamento no sítio Bugi. Posteriormente, inauguraram-se os campos nas localidades Fomento, Cardoso e Penha (Figura 221).

Figura 221 – Campos de Irrigação iniciados nos anos 1930, Iguatu



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do PDDU de Iguatu de 2000.

O sistema ferroviário nada importou à infraestrutura desses locais de produção. Um dos mais relevantes centros do projeto, na localidade Gadelha-Itans,

inclusive, tinha sido atravessado pelo sub-ramal ferroviário de Cariús, em 1922, e a linha se manteve em funcionamento até os anos 1970. Nas proximidades do núcleo agrícola, sequer foi construída estação ou parada.

Dentre os centros de irrigação no entorno de Iguatu, a área do Bugi, segundo Aragão (1998), era “faixa suburbana” da cidade e, já naquela época, tinha vinculação com “a iniciativa privada” uma vez que na localidade “já existia algo no sentido irrigatório” (Aragão, 1998, p. 104). A área tanto tinha porções alagáveis como terrenos elevados, o que propiciou diversas frentes produtivas, da agropecuária à atividade cerâmica (Verde, 2011). Nos anos 1930, foi construído o “novo” matadouro de Iguatu, transferindo a atividade de abate para as proximidades do Bugi. Também nos arredores, em 1933, foi instalado o Campo de Aviação de Iguatu (Figura 222).

Figura 222 – Bugi, matadouro “velho” e o “novo”



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do PDDU de Iguatu de 2000.

Dentre os agentes proprietários de terras nesta região – não por acaso agentes imobiliários –, destacaram-se Geraldo Amaro¹⁹⁰ e Gustavo Correia Lima (Aragão, 1989).

¹⁹⁰ Geraldo Amaro da Silva “era possuidor de valorosas e bem localizadas áreas de terras [...] no subúrbio” de Iguatu (Verde, 2011, p. 174). Na propriedade rural do Bugi, explorou cerâmica, agricultura,

Menos pelo Campo de Aviação e mais pelo matadouro, aumentaram os fluxos para este setor da cidade. A municipalidade tanto construiu e melhorou rodagens, ligando a cidade a essas áreas produtivas, como abriu ruas no perímetro urbano. A Ata da Câmara de Vereadores, entre os anos 1930 e 1934, explicitou a construção de dois pontilhões, na lagoa da Telha e em direção à Penha, e “aterros” para melhoramento da Estrada do Bom Jesus, ligando Iguatu ao Quixelô¹⁹¹. Por volta do mesmo período, na gestão de Carlos Gouvêa, os documentos camarários trataram de construção de pontilhão “de cimento armado no aterro da lagoa da Bastiana [...] com largura para passagem de dois automóveis”¹⁹² (Nogueira, 1985, p. 210) (Figura 223).

Figura 223 – Bugi, matadouro “novo” e Campo de Aviação



Fonte: Elaborada pelo autor a partir do PDDU de Iguatu de 2000.

vacaria. Natural de São João do Rio do Peixe, acedeu ao Iguatu em 1915. Destacou-se na atividade comercial têxtil, instalou a loja “A Paraibana”, segundo Wilson Lima Verde, no “quartirão sucesso” do centro comercial, entre as ruas Epitácio Pessoa e Santos Dumont (VERDE, 2011, P. 173). Adentrou outro ramo de negócios, abrindo autopeças na Praça Gonçalves de Carvalho e, posteriormente, uma atividade afim no Alto do Jucá.

¹⁹¹ O prefeito Antônio Gonçalves de Carvalho assumiu o poder municipal no Golpe de 1930, exercendo o cargo até 1934 (Aragão, 1989).

¹⁹² O pontilhão da lagoa da Bastiana foi executado pelo prefeito Manuel Carlos Gouveia.

A “Vista Aérea do Campo de Iguatú”, da “Escola de Aviação Militar”¹⁹³, de 1937, apresenta a conexão das estradas, que posteriormente se tornaram ruas, ao norte do tecido urbano de Iguatu. É possível identificar, em um mesmo alinhamento, a estrada do Trussu, em que foram construídos os pontilhões sobre as lagoas da Telha e da Bastiana, supracitados, e o matadouro (Figura 224).

Figura 224 – “Vista Aérea do Campo de Iguatú”, da “Escola de Aviação Militar”, de 1937



Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional.

O matadouro, na fotografia, encontra-se na parte superior esquerda, próximo ao rio Jaguaribe. No outro lado, observamos a convergência das estradas do Trussu e Bom Jesus com as ruas do Cisco, Dr. João Pessoa, Senador Pompeu e Floriano Peixoto. Era, portanto, um ponto nodal que se constituiu ao norte do Quadro.

Os pontilhões supracitados, nas lagoas da Telha e da Bastiana, condicionavam o prolongamento da Estrada do Trussu. Conjecturamos que funcionou como um contorno viário, pois os fluxos poderiam ocorrer de um lado ao outro da

¹⁹³ Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiana/handle/20.500.12156.1/7534>. Acesso em: 19 out. 2023.

cidade, sem atravessar o núcleo primaz. Importa mencionar que, nesse período, as vias não eram unicamente relacionadas aos veículos automotores, que apenas iniciavam figurar entre os meios de transporte. Imperava o meio animal e a movimentação das boiadas, sobretudo em direção ao matadouro. O fluxo das rezes só aumentava com o crescimento da agroindústria e as facilidades do transporte ferroviário. Os comboios que corriam o sítio do Iguatu já não eram compatíveis com a ideologização de espaço urbano que se empenhava, sobretudo, ao “moderno” Centro (Figura 225).

Figura 225 – As boiadas e um contorno viário em Iguatu



Fonte: Elaborada pelo autor.

Os registros da Câmara, em relação ao espaço intraurbano, entre os anos 1928 e 1929, determinavam

a desobstrução dos becos, travessas, lagoas, barreiros ou pequenos açudes que no perímetro urbano fossem julgados inconvenientes ao trânsito ou prejudiciais à saúde pública; regulamentação do serviço de roçagem das estradas de rodagem e desapropriação, por utilidade pública, do imóvel de propriedade de Jeremias Filipe de Melo na Praça D. Pedro II, na Estrada do Boulevard Matos Peixoto" [...] regulamentação do serviço de construção do calçamento [...] (Nogueira, 1985, p. 209).

A cartografia ora trabalhada da IFOCS (1923) representou uma edícula ao lado esquerdo do cemitério “velho”. É possível que o edifício tenha sido o alvo dessas ações, até mesmo pelo fato de que grande parte dos investimentos na malha urbana, a partir do segundo vintênio do século XX, foi concentrada na interligação entre o Quadro, o Pátio e o Centro de Iguatu (Figura 226).

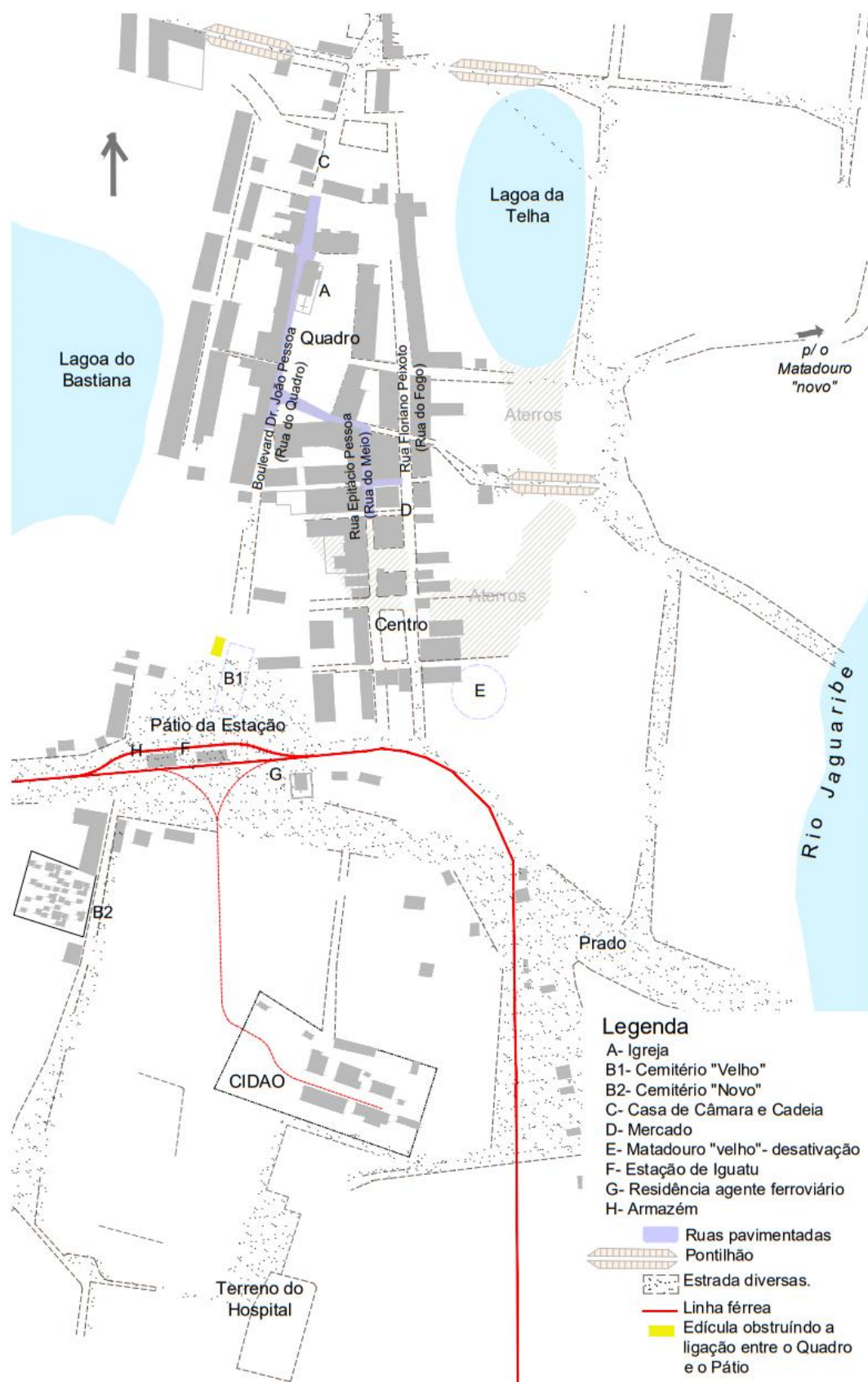
Importa mencionar que as “rodagens” eram estradas de terra em sua maioria, e, em Iguatu, no segundo quartel do século XX, somente se iniciava “a resolução do problema do calçamento das ruas e praças” (Nogueira, 1985). Havia pavimentação em um trecho da Rua do Quadro, na Praça da Matriz e em outros poucos segmentos das áreas centrais¹⁹⁴.

É certo que as obras viárias corriam com o intuito de interligar os locais produtivos e se alinhavam à política rodoviarista que se instalava no País. No tecido urbano de Iguatu, tanto possibilitaram a inserção dos novos programas urbanos e a definição de vetores de expansão quanto colaboraram para o espalhamento da cidade e o aterramento dos corpos hídricos¹⁹⁵.

¹⁹⁴ Definitivamente, a pavimentação tomou força somente entre os anos 1947 e 1955, nas administrações de Mendonça Neto e Agenor Araújo. O primeiro executou a pavimentação de grande parte das ruas Floriano Peixoto; Eptácio Pessoa; Cesar Magalhães; Eduardo Lavor – ligação da rua Floriano Peixoto à praça D. Pedro II; e um quarteirão no trecho que liga a rua Eptácio Pessoa à rua Gustavo Correia Lima; praça Gonçalves de Carvalho e D. Pedro II, “menos a face sul já calçada por Carlos Gouvêa, a rua Santos Dumont – o trecho entre a rua Floriano Peixoto e a praça 5 de Julho (Nogueira, 1985, p. 230). Agenor Araújo pavimentou grande parte da praça D. Pedro II e toda a rua 15 de Novembro; três quarteirões da avenida João Pessoa; a travessa lateral do edifício da Prefeitura no período; dois quarteirões da rua coronel Virgílio Correia Lima e dois quarteirões da rua coronel Gustavo Correia Lima; pavimentou os lados norte e sul da praça Demóstenes de Carvalho; lado sul da praça Celso Lima Verde; e um quarteirão da rua coronel Mendonça (Nogueira, 1985, p. 233).

¹⁹⁵ Embora os investimentos se concentrassem ao sul da cidade – o pátio, a Boulevard, a CIDAO e o hospital –, a priorização de investimentos do Estado e do capital imobiliário na porção leste da cidade, a partir de meados do século XX, teve suas raízes nesse período.

Figura 226 – A linha férrea ultrapassada pelo tecido urbano



Fonte: Elaborada pelo autor.

4.3.2.1.3 A construção de novos equipamentos urbanos, o embelezamento e o aburguesamento dos espaços públicos

Em Iguatu, neste interstício, verificou-se tanto a instalação de equipamentos urbanos estruturantes (matadouro, hospital, grupo escolar) como ações de embelezamento e estética urbana.

O mercado e o açougue públicos de Iguatu atravessaram o período de hegemonia ferroviária, entre 1909 e 1939, sem soluções definitivas para adequado funcionamento (Nogueira, 1985).

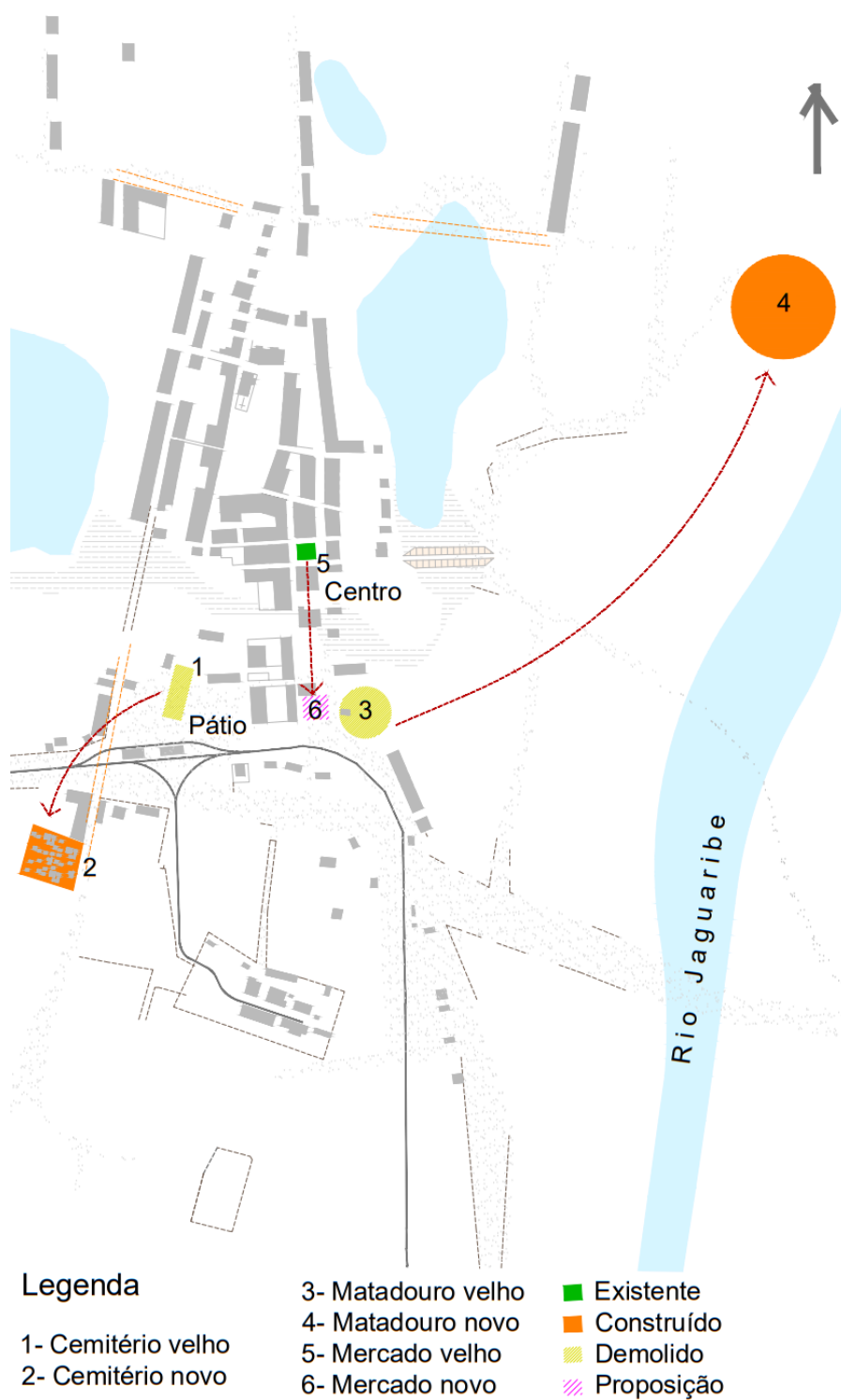
Em 24 de setembro de 1927, a Câmara de Vereadores de Iguatu se reuniu para que fosse “decretada uma Lei Especial” visando à “construção de um mercado para talhe de carne e de um matadouro modelos que obedeça rigorosamente aos modernos requisitos higiênicos destas obras” (Nogueira, 1985, p. 200). Nesse ano, os vereadores José Lobo de Sousa e Manuel Sabino de Matos apresentaram à Câmara um projeto de reorganização do Código de Posturas Municipais, de que eram autores Miguel Coelho Rocha e Manuel Sabino Matos, em que era autorizada a desapropriação “por utilidade pública” de um terreno situado entre as ruas Epitácio Pessoa e Dr. Cesar Magalhães¹⁹⁶ (Nogueira, 1985, p. 218). Não foram encontradas soluções definitivas para o mercado, que permaneceu no local até os anos 1970.

O matadouro, que até então estava na rua Floriano Peixoto, antiga rua do Fogo, teve sua desativação sujeitada após a instalação da ferrovia. O equipamento situava-se na porção sudeste do núcleo primaz, no encontro das estradas de Icó, Cruirí, Penha e a linha férrea. Uma solução definitiva de sua localização foi dada com sua instalação ao nordeste do núcleo urbano¹⁹⁷. As boiadas que se deslocassem a partir do Norte, pelas estradas do Bom Jesus e do Trussu, atravessando os pontilhões construídos nas lagoas da Telha e da Bastiana, não mais atravessariam a cidade de Iguatu. Aquelas que se deslocassem do Sul marchariam no rumo da estrada do Cruirí, entre a cidade e o rio Jaguaribe, pelos atuais bairros do Joaquim Távora e São Sebastião (Figura 227 e 228).

¹⁹⁶ Boulevard José Peixoto à rua D. Joaquim (a atual “Boulevard João Pessoa”) e rua Cesar Magalhães à rua 13 de Maio (antes Rua do Fogo e atualmente a rua Floriano Peixoto) (Nogueira, 1985, p. 198).

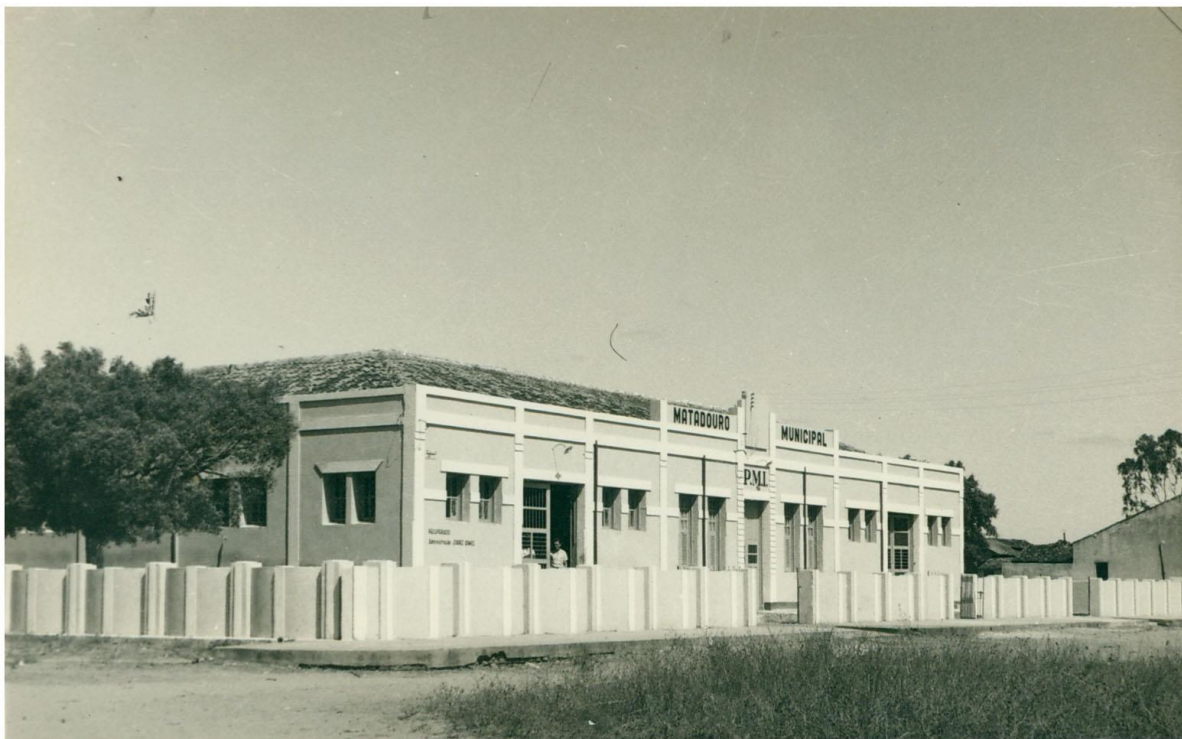
¹⁹⁷ Não era mais relevante a condição sotavento, uma vez que, no segundo quartel do século XX, havia se distanciado das teorias miasmáticas oitocentistas.

Figura 227 – Mercado, cemitério e matadouro



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IFOCS (1923).

Figura 228 – Matadouro público de Iguatu construído nos anos 1930



Fonte: IBGE (2023).

O hospital Santo Antônio dos Pobres foi a mais expressiva inversão de capital do Estado em Iguatu. A Secretaria dos Negócios da Fazenda do Estado do Ceará, em 20 de junho de 1925, informou sobre concessões à “Santa Casa de Iguatu”, em que importou a quantia de 20:000\$00 de despesas extraordinárias (Ceará, 1925). Tratava-se do “empreendimento maior” da cidade, em “dimensões e importância”, nos termos postos pela historiografia local. Não por acaso, o lançamento da pedra fundamental do equipamento de Saúde foi uma das balizas de periodização desta dissertação.

Em 13 de junho de 1924, deu-se o início as obras do empreendimento. O hospital foi instalado além dos trilhos, fora do tecido urbano. Nogueira (1985) assegura que foi construído o alicerce, em partes, com pedras “abandonadas” pela Estrada de Ferro (Nogueira, 1985, p. 184) e que foi “substancial o auxílio oferecido pela então Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, fornecendo grande quantidade de sacos de cimento e outros materiais, especialmente madeira” (Nogueira, 1985, p. 84).

Em 1931, inaugurou-se a primeira parte do edifício, que apresentava tipo e proporções até então não usuais nos sertões. Em 1933, foi visitado pelo Presidente Getúlio Vargas (Figuras 229 e 230).

Figura 229 – Hospital Santo Antônio dos Pobres



Fonte: IBGE (2022).

Figura 230 – Hospital Santo Antônio atual



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Carlos Gouvêa, em 1929, apresentou à Câmara de Iguatu matéria relevante; sua “simples anúncio” definia um “programa ambicioso e necessário” e

a aprovação pelo legislativo. Em 1935, a Prefeitura iniciou trabalhos para a construção do Grupo Escolar, e, entre os anos 1939 e 1943, o edifício foi concluído.

A “Boulevard” Dr. João Pessoa, praças e o aburguesamento do espaço público

A estética urbana, principalmente quando demandava poucos recursos, era priorizada frente às melhorias estruturantes e aos novos programas urbanos. Nogueira (1985) assevera que o período em que a cidade esteve melhormente administrada foi entre os anos 1926 e 1930, e 1935 e 1945, quando foi prefeito o médico Manoel Carlos Gouvêa.

as praças e ruas, notadamente as mais centrais, eram limpas quase todos os dias, havendo a municipalidade comprado um caminhão, marca “Ford”, para coleta do lixo; fez-se o alinhamento das calçadas, todas rebaixadas (2.000 metros) (*sic*), obrigatoriamente, obrigou-se que fossem construídas muitas frentes de casas e a Prefeitura alargou diversas ruas: foram feitos calçamentos em três trechos de ruas, pagando os proprietários o terço da despesas realizadas; foi iniciada a arborização em fícus de algumas praças e ruas: as casas foram definitivamente numeradas; foi feito o jardim da praça “Demóstenes de Carvalho” e a Avenida da praça da Matriz (do Quadro) sofreu reformas inclusive com a construção de um coreto de cimento e colocação de bancos de ferro e cimento [...] (Nogueira, 1985, p. 211).

Nas Atas da Câmara de Vereadores, entre os anos 1928 e 1929, tratava-se de “iluminação pública, rebaixamento das calçadas, mercado público, embelezamento da cidade e desapropriação de imóveis de utilidade pública” (Nogueira, 1985, p. 204). O Livro das Atas da Câmara Municipal de Iguatu “dá ordem da receita de 21.680\$000” para o ano vigente, mas destinado à cidade “propriamente dita” havia sido despendido 7.8060\$000 (Nogueira, 1985, p. 178). Eram “900\$000 para a limpeza [urbana], 120\$000 para conservação do catavento, 140\$000 para extinção de formigueiros, 5.000\$000 para ‘embelezamento’ e desapropriações, 700\$000 para acabamentos da Avenida e 1.000\$000 para eventuais” (Nogueira, 1985, p. 209) (Figura 231).

Figura 231 – “Embelezamento” da cidade de Iguatu



Fonte: Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Iguatu (2021).

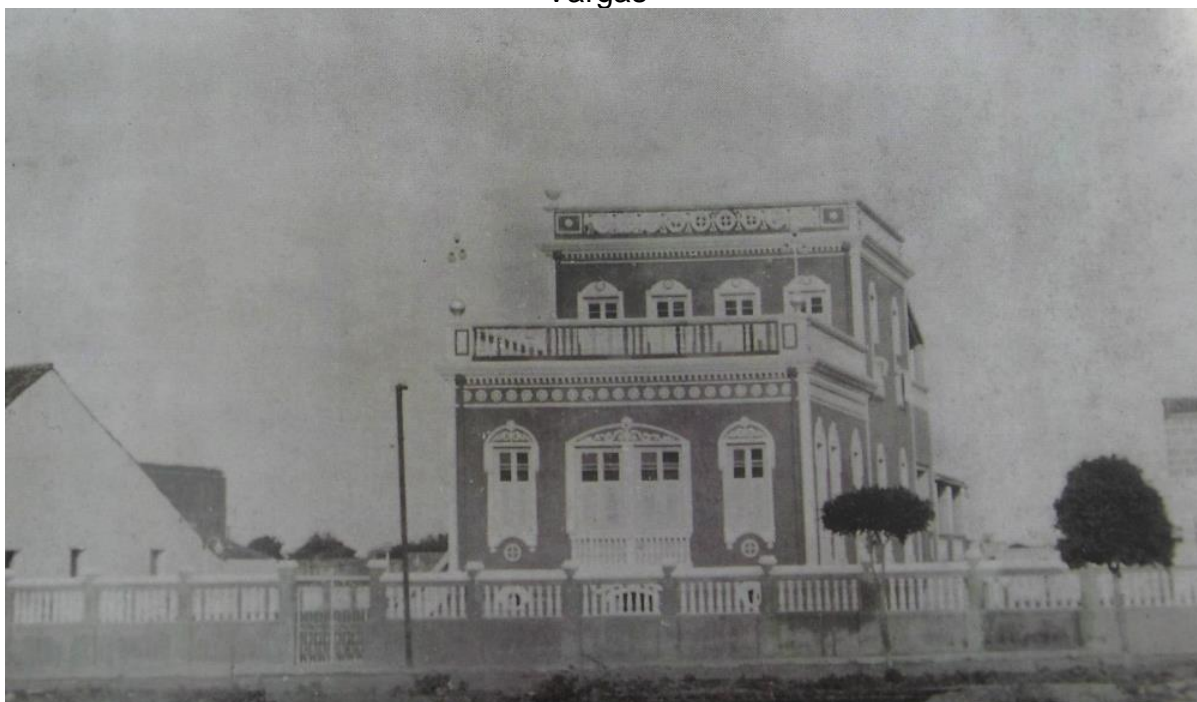
O orçamento do município, em 1935, previu a construção de uma “imunizadora cereais (que aliais, não foi instalado), a continuação da construção da avenida da então Praça Cel. Belisário (hoje Gonçalves Carvalho) e à organização de uma banda de música” (Nogueira, 1985, p. 218), problemas que eram “fundamentais”, como a reforma do mercado e açougue público “que exigiam atenções inadiáveis”, não foram contempladas (Nogueira, 1985, p.218).

O período invernososo, em 1935, era um agravante; “havia reclamações gerais, em virtude da falta da limpeza pública [pois eram] dias seguidos sem que

aparecesse o caminhão para tirar o lixo da Boulevard João Pessoa e da zona principal do comércio” (Nogueira, 185, p. 219). Diversamente, eram feitos serviços de “nivelamento de calçadas” e outras incisões superficiais (Nogueira, 185, p. 219).

Foram construídas as Praça Getúlio Vargas e Demóstenes de Carvalho, no Centro de Iguatu, que eram símbolos da “modernidade” (Figura 232). Nas proximidades desta, instalou-se o “Cine-Theatro Iguatu”, posteriormente transferido para “prédio com arquitetura própria” para este fim, no local do antigo matadouro. Era “bem montado [e] melhor que o de Maranguape” ¹⁹⁸ (Barros, 1982, p. 224); naquela época, segundo Silva (1998, p. 16), “talvez o mais vasto e mais belo do interior”.

Figura 232 – Palacete de Octaviano Jaime Benevides em frente à Praça Getúlio Vargas



Fonte: Silva (1998).

Enquanto esteve à frente da Prefeitura, Gonçalves de Carvalho, entre os anos 1930 e 1934, “do que realizou, pode-se assinalar”, além da construção dos pontilhões da Penha e da Telha ora citados, uma “realização importante”; segundo

¹⁹⁸ Era “de propriedade dos srs. Hamdan & Barreto [e se situaram] à praça Justiniano de Serpa”. Theophilo Hamdan, imigrante assírio-libanês, juntamente com Alfredo Barreto de Carvalho, fundou a primeira sala de cinema de Iguatu, na década de 1920, tendo funcionado primeiramente em prédio junto à praça Demóstenes de Carvalho e, posteriormente, na “Rua do Fogo” (rua Floriano Peixoto). De acordo com Hugo Victor Silva (1925, p. 16), o equipamento “é ao mesmo tempo Cinema, com uma lotação de 400 cadeiras confortáveis e delicadas, com duas alas de frisas, 63 janelas laterais e sala de espera com um bar.”

Nogueira (1985, p. 217), “aumentou a arborização da cidade, principalmente a do Quadro e fez uma boa reforma na avenida [leia-se praça] que fica neste”. O novo Centro da cidade, embora tivesse se tornado o espaço da burguesia, onde situavam os palacetes dos “homens-de-negócios” e a residência dos setores médios, era ainda local de atração do comércio, de plena produção industrial dos agentes locais e, portanto, de intensa atividade urbana. Os novos programas urbanos, não relacionados à indústria e ao comércio, passaram a ser “atraídos” para a “Boulevard” Dr. João Pessoa. A “Rua do Quadro” passou à denominação “Boulevard Matos Peixoto” e, posteriormente, “Boulevard Dr. João Pessoa”¹⁹⁹. Esta *promenade* ligava dois centros de elevado capital simbólico de Iguatu, o Quadro e a Praça da Estação²⁰⁰. Construíram-se a União Artística e a Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Iguatu²⁰¹, e o Governo Federal proveu a instalação dos Correios e Telégrafos, com arquitetura própria em dois pavimentos (Nogueira, 1985).

Esses edifícios definiram a forma da “Boulevard Dr. João Pessoa” e uma outra estética urbana. Foram implantados com recuos dos limites do terreno, e a separação do espaço público do privado ocorre por meio de mureta, que não chegava a 1m e possibilitava jardins e espaço de transição, sem precedentes ainda em Iguatu. Essas muretas delimitavam o espaço público do privado.

O edifício da Associação é “monumento histórico”, representativo do ecletismo arquitetônico na cidade e marco de ocupação da “Boulevard”. Os prédios da União dos Artistas e dos Correios, edificadas no final dos anos 1920 e no início dos anos 1930, respectivamente, incorporaram elementos *art déco*²⁰². A implantação das arquiteturas também se deu isolada dos limites laterais dos lotes. Essa linguagem de delimitação frontal do lote espalhou-se principalmente nos edifícios que se instalaram na “Boulevard”, nesse período e nos anos seguintes, alcançando áreas

¹⁹⁹ As fontes pesquisadas expuseram que no período se tratava “boulevard” como sinônimo de rua e as praças, “avenidas”, fato evidenciado tanto nos desenhos quanto nos escritos.

²⁰⁰ Importa mencionar que eram áreas contíguas às propriedades dos Correia Lima.

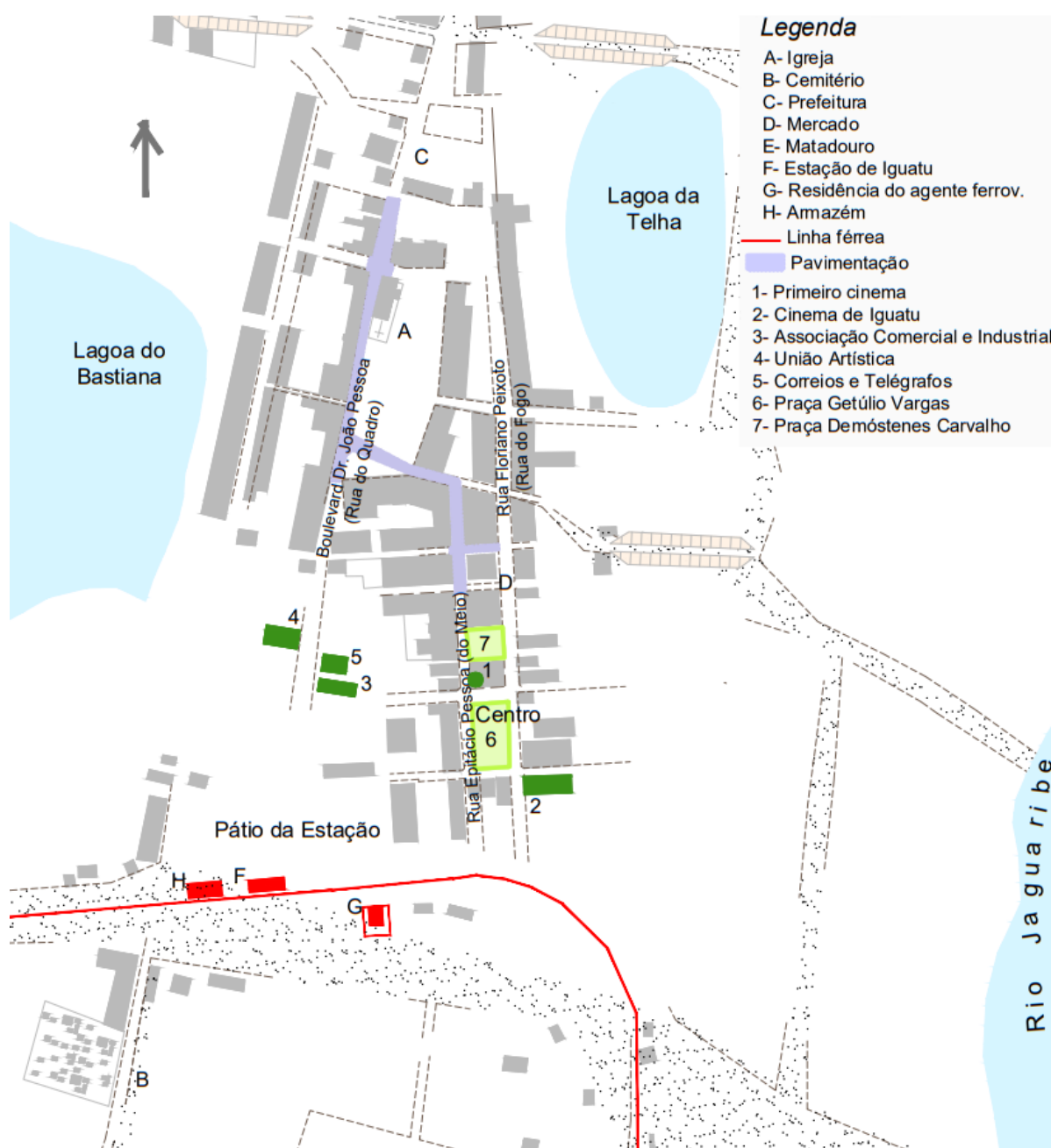
²⁰¹ Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Iguatu foi construída em terreno “cedido” pelos irmãos Correia Lima (Farias, 2011).

²⁰² Impressiona a coerência estilística, muito em função do sistema de transporte e comunicação ferroviário e telegráfico. Em um intervalo de pouco mais de cinco anos entre as linhas ecléticas da Associação Comercial e Industrial (1923) e a União Artística / Correios (final dos anos 1920 e 1932). O edifício do gerente da CIDAO, edificado já em 1939, incluía, inclusive, elementos da arquitetura “*mission style*”. Diversamente, o Grupo Escolar de Iguatu, iniciado no mesmo ano, ainda carregava os elementos *art déco*, descompasso característico, em vários períodos da história, sobremaneira na relação entre a produção estatal e de particulares. Ademais, as discussões de uma sede para o Grupo Escolar corriam desde o início dos anos 1920, o que esposaremos adiante.

predominantemente rurais ou pouco habitadas – vide a escola em Suassurana e o matadouro de Iguatu.

A elite urbana endereçou-se também para esta área, e manteve-se a relação edifício-lote urbano inaugurada pelos edifícios dos anos 1920 e 1930 – a Associação, a União dos Artistas e os Correios. O gerente da CIDAO, Sr. Moreirinha, edificou casa “moderna”, em 1939, e posteriormente se instalaram o Clube de Caça e Pesca, o Banco do Brasil, a Coletoria e outros dois cinemas.

Figura 233 – Iguatu: pavimentação e “embelezamento” urbano



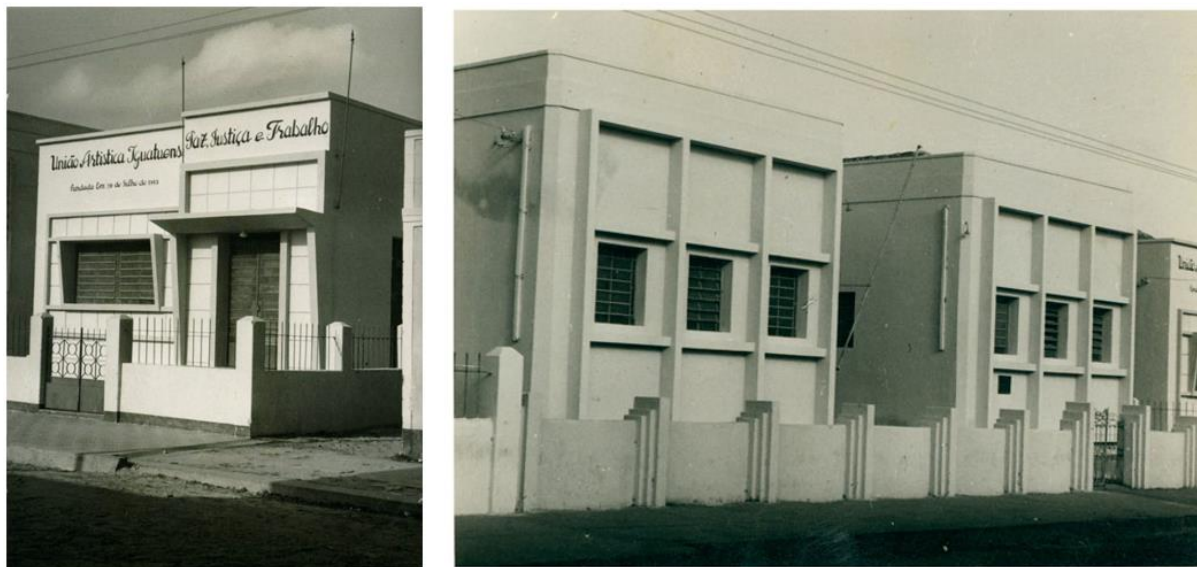
Fonte: Elaborada pelo autor a partir de Google Earth.

Figura 234 – “Boulevard Dr. João Pessoa”



Fonte: IBGE (2023) e Google Earth (2023).

Figura 235 – Arquitetura protomodernista: União Artística de Iguatu (Banco do Brasil)



Fonte: Farias (2011).

4.3.2.2 Agentes econômicos e o capital externo

Em todo o estado do Ceará, os anos 1920 caracterizaram-se por relativa regularidade pluviométrica. Em Iguatu, “usinas de proprietários filhos da terra emergiram²⁰³” em consequência das safras do algodoeiro, ao mesmo tempo em que agentes econômicos externos ingressaram na atividade comercial e industrial (Lima, 2011, p. 126). Os agentes de capital externo se aliavam aos “homens-de-negócios” locais, quando ocorreu uma expansão do comércio e serviços urbanos e uma segunda etapa de industrialização, cuja base era o cotonifício, mas dava a ver outros ramos da indústria (Lima, 2011).

Os serviços e o comércio, a depender da natureza dos produtos ou das atividades, ocuparam o Centro e o entorno do pátio da estação, onde a malha urbana

²⁰³ O período caracterizou-se pela diversificação da pequena (agro)indústria. Os industriários introduziram maquinários diversos. Geradores, bolandeiras, descaroçadoras de algodão, serras elétricas e maquinismos de diversas naturezas (Aragão, 1998). As usinas de algodão raramente não tinham uma seção de beneficiamento de arroz. Assim funcionou a fábrica de Gustavo Correia Lima, que contava ainda com uma cervejaria e a usina de geração de energia. Esta, inaugurada em 1924, operava em contrato celebrado com a municipalidade. A iluminação abrangia “o perímetro da cidade”, em que foram utilizados “mais de 150 postes”. A maioria das fábricas estavam no Centro da cidade. A importação de maquinário dava a ver a outros ramos industriais, senão o algodão: Serrarias de José Bezerra Pinheiro – rua Deocleciano Bezerra; e Eptácio Cavalcante Lima – na rua Treze de Maio; Panificadoras São José, de “Lafayette Teixeira e irmãos”; São Miguel, de Vicente Teixeira e irmãos; São Sebastião, de Antônio Generosa – no bairro São Sebastião; dentre vários. Além destes,

estava consolidada. O Centro de Iguatu reunia a residência dos setores médios e da elite industrial, a feira, as indústrias, o comércio e os serviços. Em 1929, foi inaugurada uma filial do Banco de Crédito Comercial, o antigo Banco Caixeral, que se situou na praça Gonçalves de Carvalho, na esquina com a rua Eptácio Pessoa (Farias, 2011). A criação de uma agência do Banco do Brasil havia sido solicitada pelo então prefeito Gonçalves de Carvalho, desde 1931, mas somente instalada em 1940 (Nogueira, 1985). Nesse período, também funcionava na cidade o Banco de Crédito Rural e se instalaram a Lundgren – a rede varejista Pernambucanas – e a Sanbra – Sociedade Algodoeira Nordestina.

A concentração das atividades urbanas no Centro inviabilizava a instalação de novas fábricas. Ademais, a expansão do pátio e o incremento maquinico tornavam a proximidade com a linha férrea eficiente à produção industrial e, portanto, indispensável a suas instalações.

Dentre os empreendimentos que estavam instalados em Iguatu, era notável a quantidade relacionada à indústria. Dentre os citados no quadro da IFOCS (1939), destacaram-se doze oficinas, quatro depósitos de “óleo e gasolina”, cinema, hospital e duas fábricas²⁰⁴. No período em tela, destacou-se a CIDAO²⁰⁵.

Figura 236 – Programa urbano de Iguatu em 1938, segundo planimetria da IFOCS

População	35.000h ⁴
P. produção	Algodão
Distancia de Fortaleza pela E.F.B.	450Km.
Altitude acima do nível do mar	413 Mts.
Pessoas	2
Hoteis	2
Officinas	12 (div)
Deposito de oleos e gasolina	4
CINEMAS	1
Hospital	1
FABRICAS	2

Fonte: IFCOS (1939).

²⁰⁴ É possível que a classificação de fábrica – apenas duas – refira-se aos estabelecimentos maiores. Neste caso, a CIDAO e o pátio ferroviário, ou, ainda, em vez do pátio, as instalações da Anderson Clayton que se instalavam na cidade por esse período. Todavia, ao local em que foi construído o prédio a planta da IFOCS (1939) não faz menção.

²⁰⁵ A Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, de propriedade de Severino Sá, instalou-se na porção oeste ao sul da cidade, na margem dos trilhos, ao lado do cemitério. É o ponto de interseção entre estradas do São Matheus e Baú, o tecido urbano e a ferrovia. Uma das portas da cidade. O Estado, nesse local, havia investido na ampliação do pátio ferroviário – a construção da oficina da RVC – e, além dos trilhos, em função do cemitério, tinha-se continuidade da rua do Cisco com estrada do São Matheus, a atual rua Sete de Setembro. Posteriormente, instalaram-se, no mesmo alinhamento, outras usinas no segmento algodoeiro, com destaque à Casa Machado e à Usina de Horácio Fernandes.

O empreendimento de beneficiamento e prensagem de algodão, que passou a nominar-se Companhia Industrial de Algodão e Óleos (CIDAO), teve constituição efetiva em 21 de março de 1921 (Viana, 2015). Em Iguatu, tornou-se a principal fábrica que se estabeleceu “em toda a história” da cidade (Verde, 2001 *apud* Lima, 2011, p. 121).

Figura 237 – CIDAO e a ocupação além dos trilhos

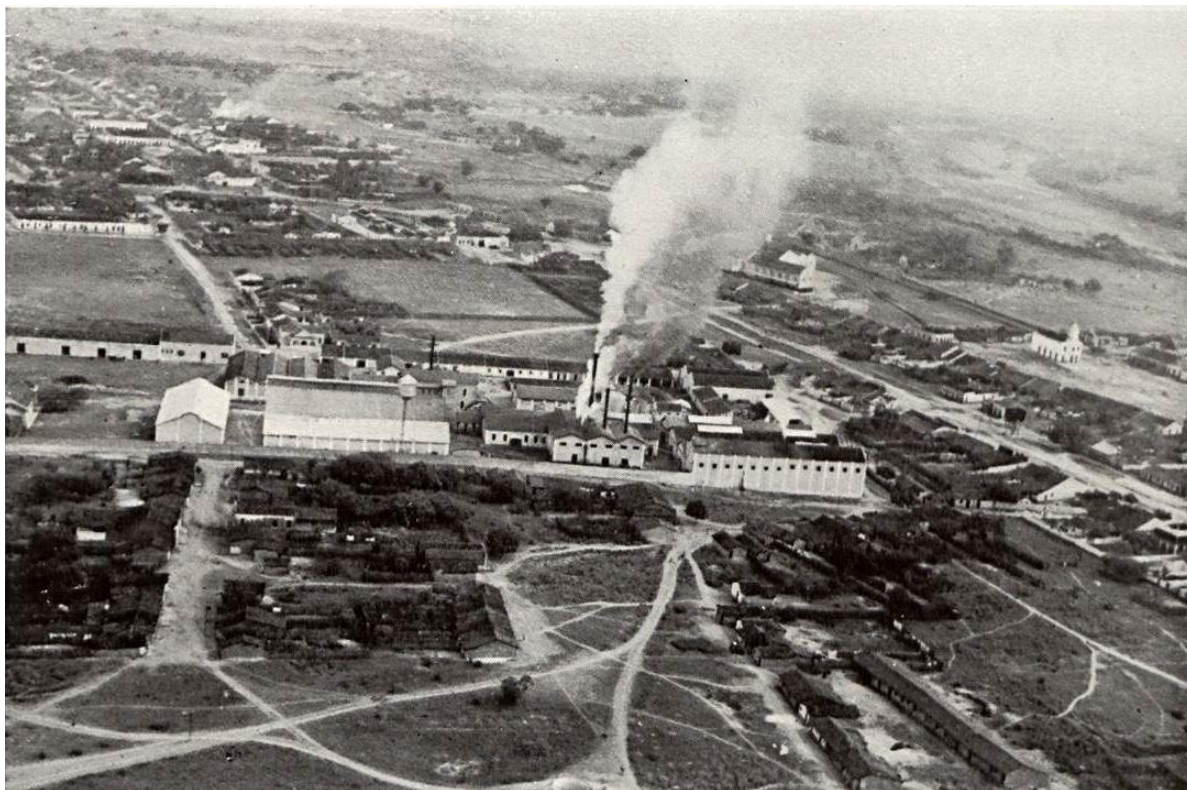


Fonte: Farias (2011).

A CIDAO se instalou externamente ao tecido urbano, ao sul do pátio e em terreno mais elevado e estratégico, em ponto médio entre as duas portas ao sul da cidade: o Prado e o cemitério. Quando inaugurada, a área fabril equivalia a aproximadamente 20% do tecido urbano. Nessa região da cidade, ao sul dos trilhos, apenas havia o cemitério, algumas residências e sítios espaçados. Não tardou para acelerar a ocupação do entorno fabril, sobretudo após a conclusão da primeira etapa do Hospital Santo Antônio dos Pobres, em 1931.

Ocupação pouco densa no entorno imediato da fábrica e com relativa concentração no Prado, à direita na figura 238. Ao sul das instalações industriais e em direção ao Alto da Bonita, as habitações eram precárias quando comparadas àquelas do Prado. Características urbanas que se estenderam pelas décadas seguintes.

Figura 238 – Foto aérea de Iguatu, em 1951: a CIDAO vista a partir do Alto da Bonita

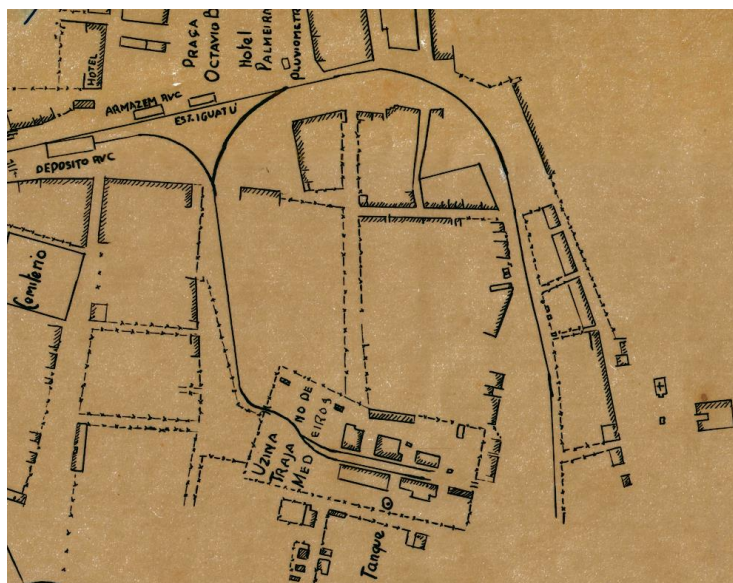


Fonte: Revista O Cruzeiro (1951).

A CIDAO imprimiu outras relações de trabalho e produção e, necessariamente, outras formas de organização do espaço (Lima, 2011). Destacamos a inserção de específico tipo arquitetônico e a peculiar ocupação do lote. As operações de carga e descarga, armazenagem de rejeitos, bagaços, dentre outros, ocorriam no interior da propriedade fabril. Diferentemente das indústrias do Centro, que utilizavam o logradouro e a arquitetura, consistia em um único prédio. Os processos na CIDAO aconteciam em mais de um edifício. Havia a setorização das atividades²⁰⁶.

²⁰⁶ Os maquinismos importados requereram outra arquitetura. Os vãos eram maiores e se utilizaram de equipamentos construtivos pré-fabricados: tesouras metálicas (algumas em *sheds*), chaminés, caixa d'água industrial metálica, cataventos, dentre os principais. Esses objetos maquinicos, além de transformação dos meios de produção, em sua maioria, marcavam a paisagem urbana de forma singular.

Figura 239 – A CIDAO em 1938



Fonte: IFOCS (1938).

O complexo possuía um ramal férreo que a comunicava com o pátio da estação. A linha férrea e a murada da indústria tornaram-se importantes bases para o traçado urbano “além-trilhos”, que, a partir dos anos 1940, se avolumou por aqueles altos: Bonita, Jucá e Cocobó. Eram, pois, o pátio ferroviário e a usina a dimensão urbana da rótula que articulava a mudança de rota e transporte da produção algodoeira e oleaginosa (Figura 239).

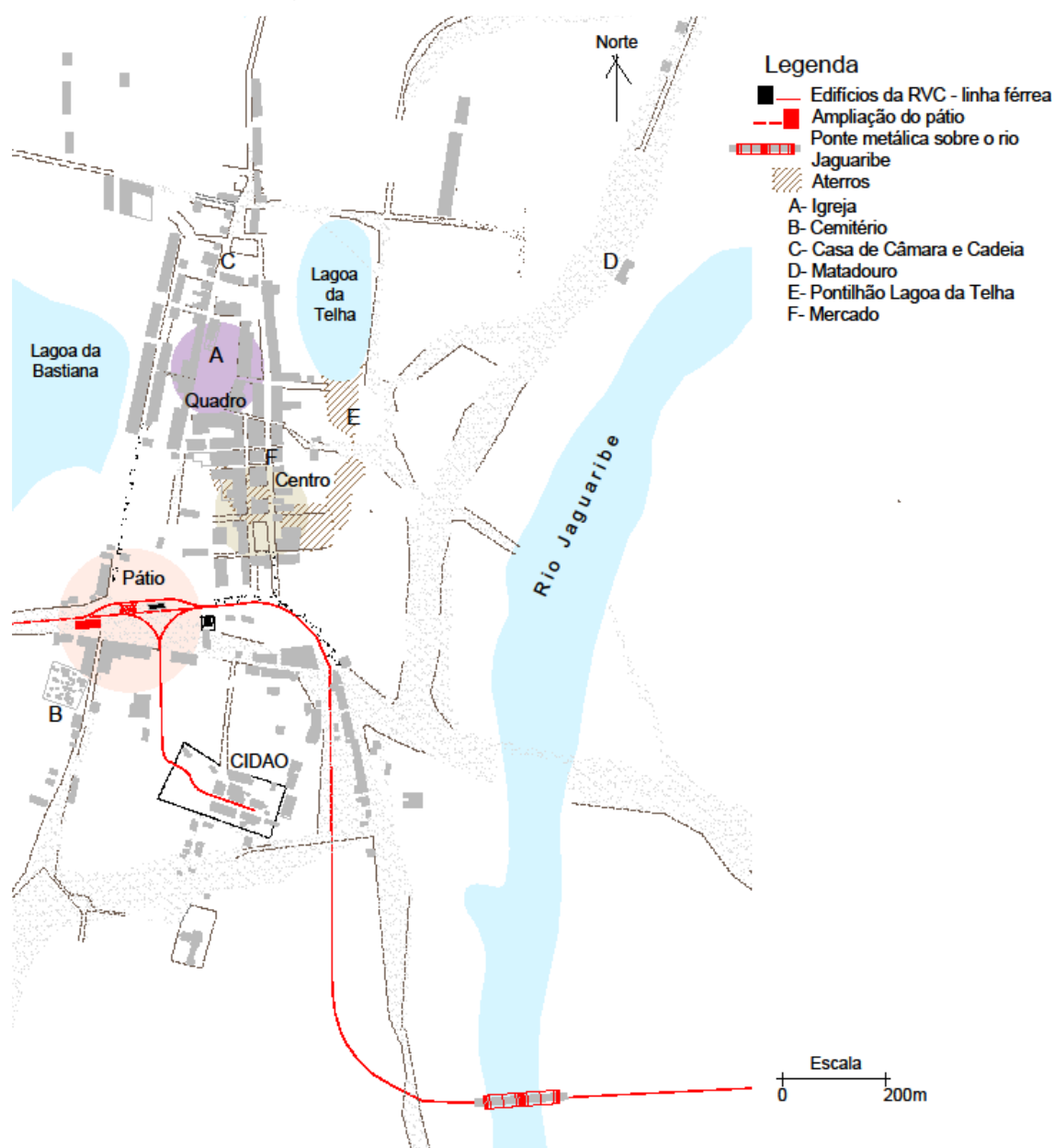
Figura 240 – CIDAO: caixa d’água pré-moldada, chaminés e galpões com *sheds*

Fonte: Grupo Iguatu Antigo, em Facebook.

4.3.3 Iguatu para além dos trilhos

Entre os anos 1924 e 1939, o Estado investiu no sistema ferroviário, incrementando as atividades comerciais e industriais urbanas em Iguatu. A complexização das operações ferroviárias, a construção do armazém e da oficina e a flexibilização da malha ferroviária – servindo a Poço dos Paus, Orós e CIDAO – transformaram os trilhos em barreira, obstruindo a expansão urbana. A linha férrea deixava de ser o limite sul da cidade (Figura 241).

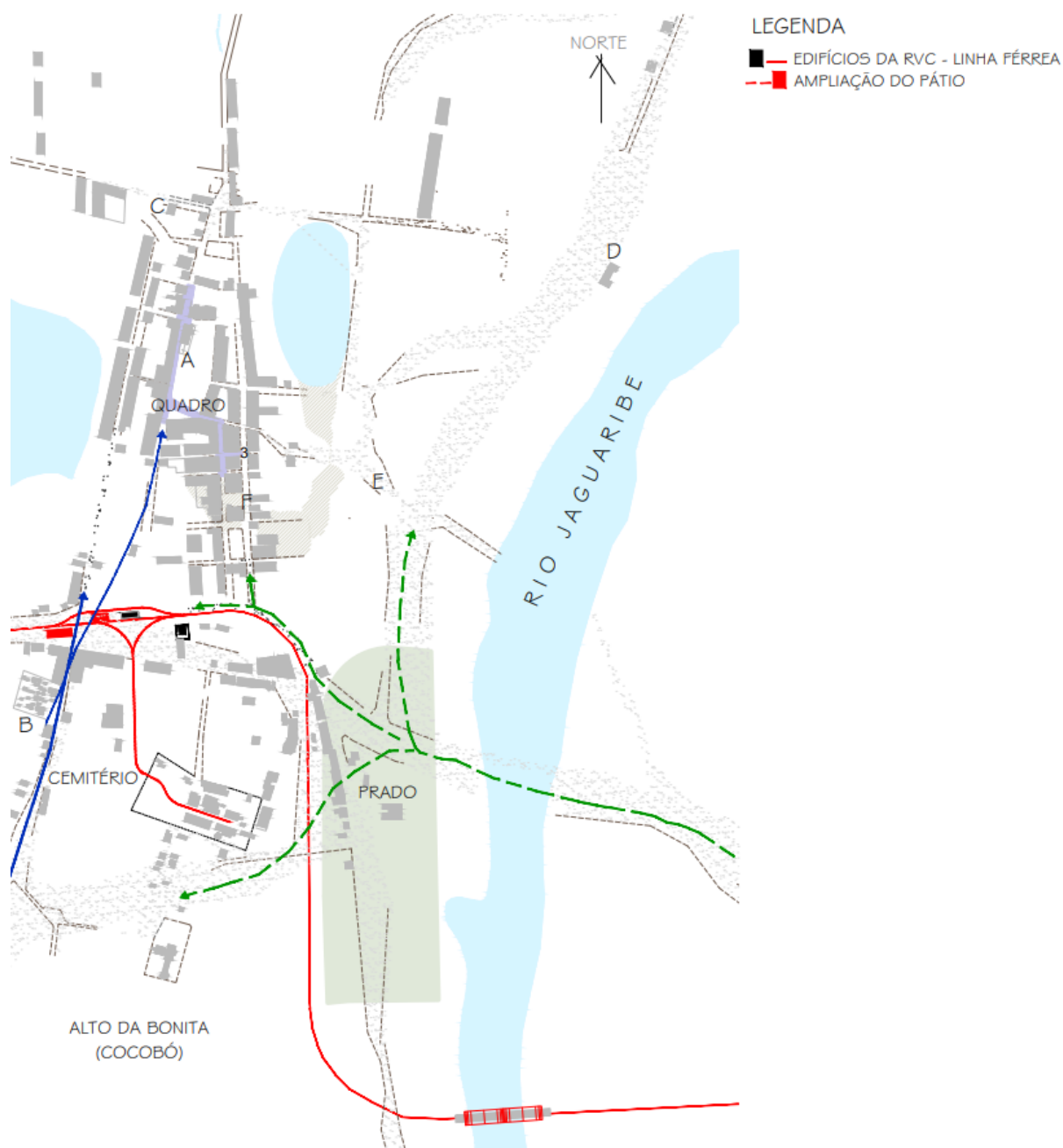
Figura 241 – O Quadro, o Centro, o Pátio



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IFOCS (1938).

A Estação de Iguatu se consolidou como importante um ponto nodal na cidade. A centralidade intraurbana viu-se distribuída no Quadro, no Centro e no Pátio. Cada centro possuía peculiaridades. (Figura 241).

Figura 242 – Ocupação ao oeste da CIDAO

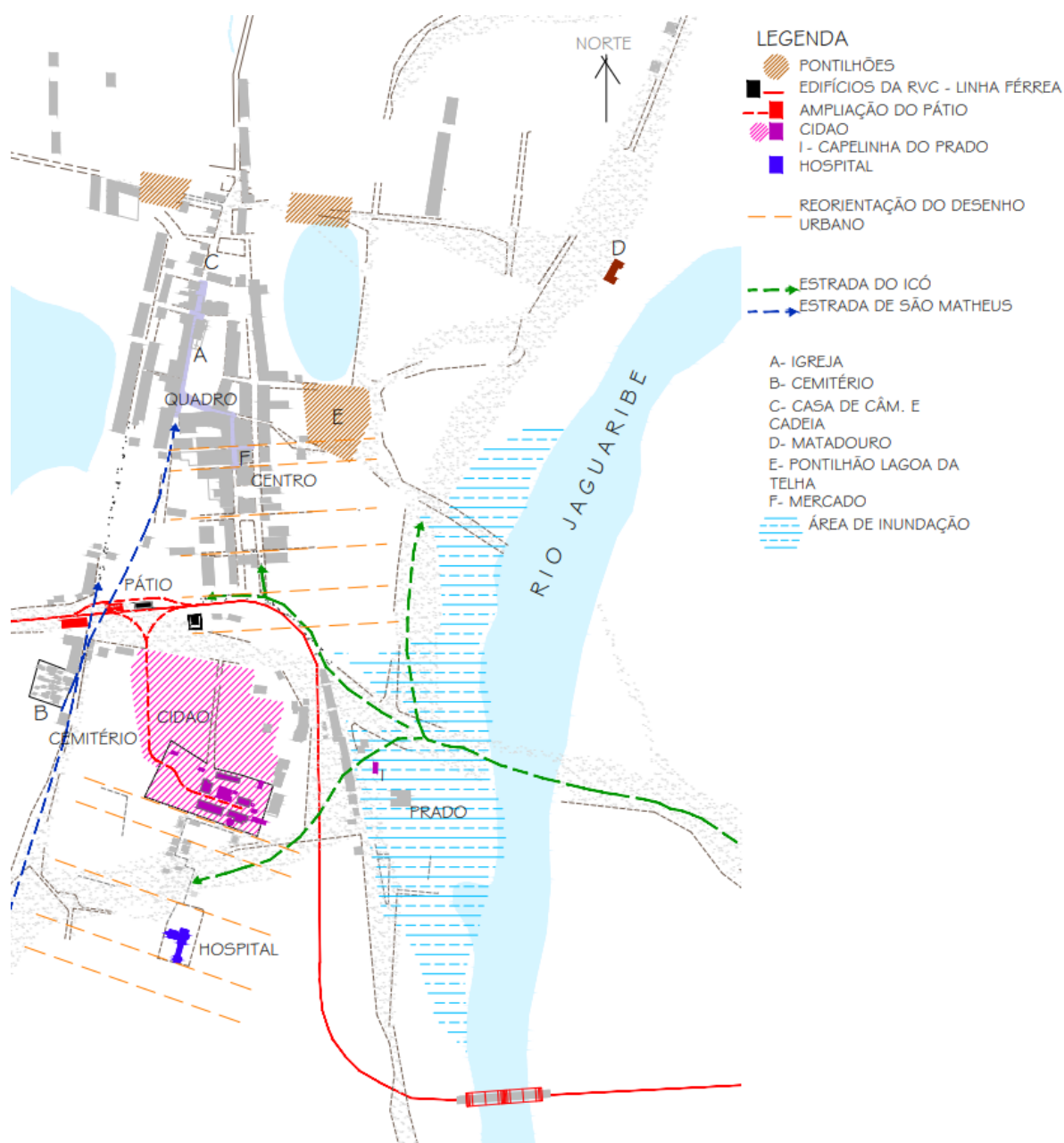


Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IFOCS (1938).

A malha da cidade expandiu-se ao sul, para além dos trilhos, onde se constituíram duas vias de acesso ao núcleo. Na porção oeste, o prolongamento da estrada do São Matheus coincidiu com a rua do Cemitério, atravessando os trilhos. O alinhamento das casas ora acompanhava a estrada, que seguia as curvas de níveis,

ora buscava enfileirar-se ao prolongamento da rua do Cisco, que, em sua expansão, primava pelo desenho retilíneo. A via que se formou, atualmente nominada Quinze de Novembro, tornou-se estruturante da ocupação oeste da cidade, em direção ao Alto da Bonita, principalmente nas quadras que constituem atualmente os bairros Oito de Setembro e Cocobó.

Figura 243 – O Prado



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de IFOCS (1938).

A expansão da porção leste, por sua vez, em direção ao Alto do Jucá, ocorreu com interferência mais direta da CIDAÓ, que interrompeu o ritmo do desenho

que seguia as quadras do Centro, motivando a ocupação do Prado para o lado leste dos trilhos – local alcançado pelas cheias do rio Jaguaribe. A indústria ocupou o local estratégico na parte alta do terreno; estava protegida das enchentes, próxima à linha férrea entre os dois acessos que se formaram na cidade: a “Rua do Cemitério” e o Prado. Ainda hoje, é possível verificar a força da instalação da CIDAO reorientando o desenho urbano do Iguatu.

Figura 244 – Áreas alagáveis no Bairro Prado



Fonte: Grupo Iguatu Antigo, em Facebook.

O Iguatu, portanto, é uma cidade com raízes oitocentista, esquadrinhada pelos caminhos gado, e traçado próprio do século XX. Tanto que as questões

miasmáticas - o cemitério, ainda hoje, encontra-se no miolo da cidade e o matadouro, por longo período funcionou à barlavento – e as ações de “embelezamento” urbano aderiram à expansão urbana. A organização do espaço urbano e o crescimento do espaço urbano ocorreu a partir da ferroviarização, quando a maquinização dos fluxos intensificou a atividade comercial, a indústria e os serviços. Ora enquanto instrumento essencial ao aporte de capital, ora enquanto elemento físico balizador.



5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do processo de urbanização da Ribeira do Quixelô – a partir da ferroviarização da região – e mais especificamente do desenho urbano do Iguatu pressupõe a apreensão da relação entre interesses políticos e econômicos de agentes diversos, técnica e poder.

Os sertões cearenses foram cortados pela Estrada de Ferro de Baturité (EFB) no sentido norte-sul, de Fortaleza ao Cariri. O transporte ferroviário incrementou a circulação de homens, ideias, produtos e capital, e alterou o espaço territorial e urbano nas primeiras décadas do século XX. A ferrovia potencializou a importância do sítio do Iguatu na escala do território como rótula de distribuição dos fluxos na região centro-sul do Ceará. O traçado da linha férrea deveu-se, por um lado, à centralidade geográfica do Iguatu – no meio do centro-sul do território cearense, onde se alinhavam, no rumo norte, Baturité e Fortaleza e, na direção sul, o Crato – e, por outro, às estreitas ligações políticas entre diversos agentes sociais.

No espaço intraurbano, o processo de urbanização fez-se expresso pelo incremento das atividades de comércio, serviço, indústria e construção de obras públicas e de infraestrutura urbana.

As investigações confirmaram hipóteses sobre os impactos da ferroviarização na reorganização do espaço territorial cearense, especificamente no quadro de urbanização da região do Quixelô. Os atuais municípios de Acopiara, Quixelô, Cariús e Orós tiveram origem – no processo de redefinição política, administrativa e econômica territorial – a partir das regiões cortadas pela linha férrea, nos domínios outrora pertencentes aos municípios do Iguatu, São Matheus (Jucás) e Icó. Essas regiões foram servidas pelo sistema de transporte ferroviário e sua eminente operação até o terceiro quartel do século XX.

A pesquisa revelou que, entre os anos 1909 e 1939, servido pela ferrovia, o Iguatu consolidou sua posição estratégica na porção centro-sul dos sertões do Ceará; ou seja, confirmou nossa primeira hipótese de que importaram os antecedentes físicos e sociais oitocentistas na escolha do Iguatu como ponto de passagem da ferrovia, e foram essenciais para que, após a ferroviarização, a cidade se tornasse rótula, cabeça de rede urbana e distribuidora de gentes e mercadorias nos sertões.

O salto ao século XIX, promovendo aparente deslocamento da baliza temporal de análise – 1909 a 1939 –, possibilitou elencar a relevância dos demais centros da rede urbana e a construção do desenho do núcleo primaz de Iguatu. Empreitada que permitiu a compreensão dos limites do poder maquínico ferroviário enquanto instrumento transformador do espaço territorial e urbano. Desde os oitocentos, o núcleo da Telha já concentrava a produção agropecuária de suas ribeiras imediatas, que eram encaminhadas, em sua maioria, para o Icó. A partir da segunda metade do século XIX, foram organizadas as bases de construção da autonomia política e econômica da vila da Telha. Os fluxos dos comboieiros, que até então ocorriam na porção centro-sul do Ceará, predominantemente no sentido oeste-leste ao longo do rio Jaguaribe – ou seja, pelas variantes da Estrada das Boiadas entre Icó e os Inhamuns –, passaram a ocorrer em todas as direções, interligando a nucleação da Telha às demais regiões cearenses.

A pesquisa evidenciou que as operações ferroviárias impactaram no desenho dos centros urbanos do Quixelô e na produção arquitetônica urbana e rural do período. Tais transformações foram observadas ao longo da rede urbana, confirmando nossa segunda hipótese. Novos programas foram inseridos nos centros urbanos. Os vazios e os conjuntos edilícios no entorno dos domínios ferroviários, sobretudo as praças, galpões, oficinas, cinemas, bancos, associações, escolas etc. espalharam-se pelo Quixelô. Os tipos conferiram identidade à região, que tinham em comum a ferrovia, o algodão e a açudagem.

As obras ferroviárias disseminaram novos padrões tipológicos próprios da arquitetura corrente. A estética protomodernista eclética e neogótica, o “estilo chalé”, influenciou a arquitetura, alterando a relação entre o lote urbano e o espaço público. As características se mostraram tanto nos espaços quanto nos elementos estéticos das faces edilícias. A partir dos anos 1930, tomou forma o *art déco*, embora menos vinculado à arquitetura ferroviária. Tal inflexão evidenciou, a partir de então, o desprestígio do transporte ferroviário, em que os edifícios da RVC (e posteriormente RFFSA) eram construídos ou reformados sem os mesmos alentos ideológicos e investimento de técnica e capital, em comparação à infraestrutura que se estabelecia junto ao transporte rodoviário *lato senso*.

A análise da cartografia urbana e as rugosidades dos espaços intraurbanos fizeram vibrar a terceira hipótese, ou seja, que a instalação da ferrovia foi determinante para alterações do desenho da cidade de Iguatu. A linha férrea tanto foi vetor de

atração do tecido urbano como delineou, mais especificamente nas áreas de entorno do pátio ferroviário, o traçado da cidade. Em um primeiro momento, entre os anos 1909 e 1924, o leito ferroviário foi o limite sul do Iguatu; entre os anos 1924 e 1939, foi ultrapassado pela malha urbana.

Ao sul do pátio da RVC, o domínio ferroviário e a instalação da Companhia Industrial de Algodão e Óleos (CIDAO) tornaram-se impeditivos à expansão da cidade. Os equipamentos industriais, tanto da fábrica quanto da ferrovia, ocuparam as áreas mais elevadas. As indústrias redistribuíram os acessos à cidade e exauriram grande parte dos terrenos propícios à ocupação. A CIDAO evidenciou o papel do capital privado, determinando e orientando o crescimento urbano, quando se acelerou a expansão ao sul do núcleo primaz e foi iniciada a ocupação ao leste de Iguatu. Esta última que, em grande parte, é acometida severamente pelas enchentes do rio Jaguaribe.

Os interesses públicos e privados que envolveram a passagem da via férrea pela cidade do Iguatu no centro-sul do Ceará e a implantação do pátio ferroviário ao sul do núcleo foram determinantes para a configuração que a cidade assumiu a partir do segundo quartel do século XX. O processo de (re)organização do desenho urbano do Iguatu nas primeiras décadas do século XX reverbera nas ações de agentes do Estado, da indústria e do comércio, direta ou indiretamente ligados à ferrovia.

A Ribeira do Quixelô, de modo geral, e o Iguatu, em particular, reuniram numerosos constructos do patrimônio industrial. Apesar do relevante papel que desempenhou o sistema maquinico, os testemunhos edificados e demais vestígios ferroviários de significação cultural tornaram-se vulneráveis em decorrência da dinâmica territorial e urbana que se instalou no Ceará. Quadro que se assentou no rodoviarismo e na obsolescência do transporte sobre trilhos no âmbito local e nacional, desde meados do século XX.²⁰⁷

Os remanescentes da arquitetura ferroviária estão em aparente abandono sem quaisquer medidas protetivas, transfigurados, em acelerado processo de

²⁰⁷ Na época atual, constituem ameaças a própria instalação / expansão dos sistemas ferroviários que operam no Estado do Ceará: o veículo leve sobre trilho (VLT) em Fortaleza, Sobral e Juazeiro, as operações de cargas da

arruinamento e sob ameaça, sobretudo na cidade de Iguatu. Alguns estão isolados ou encobertos pela vegetação, uns nas malhas urbanas, outros no meio rural, parte deles em locais de difícil acesso. Na época atual, constituem ameaças a própria instalação do ramal da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), que está em execução em paralelo ao ramal sul da RVC/RFFSA, tendo causado algumas destruições do patrimônio ferroviário, dentre as quais a eliminação de parte da Pedreira da RFFSA, em Iguatu.

Uma parcela significativa do acervo foi demolida. Não obstante, os remanescentes foram ressignificados pela população. A Constituição Federal, no artigo 30, inciso IX, expõe que “compete aos municípios promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.” Também estabelece a Carta Magna que “o Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação” (art. 216, § 1º) (IPHAN, 2010).

A respeito do acautelamento e das responsabilidades sobre o patrimônio ferroviário, de acordo com o Artigo 9ª da lei federal 11.483/2007:

Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

O IPHAN, a partir da promulgação da Lei 11.483, em 2007, passou a ter atribuições específicas para preservação dos bens ferroviários:

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

Nestes termos, o quadro requer a realização de amplo inventário do acervo cultural ferroviário que complemente e atualize as ações já realizadas na Ribeira do Quixelô. O trabalho deve catalogar os acervo edilício e registrar seus estados de conservação. Os objetos integram a paisagem e estão sedimentados por outros edifícios de significação cultural, espécimes da arquitetura antiga que se inserem na ambiência da paisagem ferroviária.

A descaracterização e o desaparecimento deste acervo, em especial pontes, leito férreo, mobiliários, materiais rodantes e edifícios, são um risco iminente caso não ocorra sua integração a projetos ou políticas públicas prioritárias – ou mesmo sua cessão à iniciativa privada, desde que com a fiscalização do Estado.

REFERÊNCIAS

ABREU, Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

ALENCAR, Álvaro Gurgel. **Diccionario Geographico Histórico e Descriptivo do Estado do Ceará**. 2. ed. Fortaleza: Tipografia Minerva Assis Bezerra & Cia, 1939.

ALENCAR, Igor Carlos Feitosa. À espera do progresso: a Estrada de Ferro de Baturité rumo a cidade do Crato no século XIX. *In: XVI SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA*, 16., 2019, Espírito Santo. **Anais [...]**. Espírito Santo: UFES, 2019.

ALMEIDA, Nilton Melo. **Rebeldes pelos caminhos de ferro: os ferroviários na cartografia de Fortaleza**. Fortaleza: SECULT, 2012.

ANDRADE, Margarida Julia Farias de Salles. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810-1933)**. 2012. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

ARAGÃO, Raimundo Batista. **Iguatu: História**. Fortaleza: COPCULTURS, 1998.

ARAGÃO, Raimundo Batista. **História do Ceará**. 2. ed. Ceará: Imprensa Oficial do Ceará, 1985.

APEC. Arquivo Público do Estado do Ceará. **Resposta de Ofício em 1913**. Fortaleza: APECE, 1913.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. **Ferrovias de Papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)**. 2011. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará, 2011.

BARROS, Luiz Teixeira. O centenário do Dr. Alerano Barros. **Revista do Instituto do Ceará**, 1982. Disponível em: <https://www.institutodoceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/1982/1982-OCentenariodeAleranodeBarros.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2023.

BARROSO, José Parcifal. O centenário da Rede de Viação Cearense. **Revista do Instituto do Ceará**, p. 90-97, 1977.

BARROSO, Oswald. **Ceará Mestiço**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2019.

BAYÓN, Damián. **Pensar con los ojos**. 2. ed. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1993.

BESERRA, Simone. **Cariús: retalhos históricos**. Fortaleza: Premium Gráfica e Editora, 2023.

BEZERRA, Antonio. *Algumas origens do Ceará*. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2009.

BEZERRA, Antônio. **Algumas origens do Ceará**. Fortaleza: Instituto do Ceará, 1986.

BEZERRA, José Ramiro Teles. **Matrizes e Capelas do Ceará**: circularidade e conexões atlânticas: arquitetura e artífices entre os sertões do Nordeste e Portugal (1700-1820). 2019. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Arquitetura, Urbanismo e Design) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Universidade Federal do Ceará, 2019.

BRAGA, Renato. Os fundadores: Henrique Théberge. **Revista da Academia Cearense de Letras**, p. 225-229, 1956.

BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração**. Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

BRASIL, Thomaz Pompeu de Souza. **Ensaio estatístico da Província do Ceará**. Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara, 1897.

BRASIL. Biblioteca Nacional. **Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros (CE) - 1891 a 1930**. Iguatu. 1916. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720372&pesq=Iguatu&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.br&pagfis=1646>. Acesso em: 12 abr. 2023.

BRASIL. Biblioteca Nacional. **Negócios de Províncias e Estados**: ofícios e relatórios de diversas autoridades da Província do Ceará para o governo Imperial (1850-1890). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1890.

BRASIL. Decreto nº 7669, de 18 de novembro de 1909. Autoriza o contracto de arrendamento da rede da Viação Cearense e bem assim a construção de alguma das estradas de ferro que a constituem. **Diário Oficial**, 31 dez. 1909.

BRASIL. Decreto nº 7842-A, de 3 de fevereiro de 1910. Substitue as clausulas XXIX e XXX do decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 1909. **Diário Oficial da União**, 5 fev. 1910.

BRIDI, Isabela Sales. **Da seca a Cariús/CE**: trajetória histórica e estudo das construções. 2010. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Brasileira de Vitória, Espírito Santo, 2010.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Introdução. **Anais do Museu Paulista**: História e Cultura Material, v. 20, n. 1, p. 11-40, 2012.

CÂMARA, João. **Almanach administrativo, estatístico, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará**. Fortaleza: Typ. d'A Republica, 1906.

CÂMARA, João. **Almanach administrativo, estatístico, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano 1907**. Fortaleza: Typo-Lithographia a Vapor, 1907.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Proletários das secas**: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919). 2014. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Trem da Seca**: Sertanejos, Retirantes e Operários (1877-1880). Fortaleza: Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

CAPELO FILHO, José; SARMIENTO, Lídia. **Arquitetura ferroviária no Ceará**: registro gráfico e iconográfico. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

CARLOS, Jucilane de Sousa. **Do chapéu de palha ao boné**: a relação rural-urbano no sítio estrada, Iguatu-CE (1960-2000). 2011. Dissertação (Mestrado Acadêmico em História) - Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

CASTRO, José Liberal de. **Arquitetura no Ceará**: o século XIX e algumas antecedências. Fortaleza: Instituto do Ceará, 2014b.

CASTRO, José Liberal de. Aspectos da arquitetura no nordeste do país: Ceará. In: ZANINI, Walter. **História geral da arte no Brasil**. São Paulo: Instituto Walther Moreira Salles, 2014a.

CASTRO, José Liberal de. Cartografia Cearense no Arquivo Histórico do Exército. **Revista do Instituto do Ceará**, ano CXI, v. 111, 1997.

CAVALCANTI, José Pompeu de A. **Chorographia da Província do Ceará**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora UNESP, 1999.

CORREIA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

CORTEZ, Ana Isabel R. P. **Memórias descarriladas**: o trem na cidade do Crato. Dissertação de Mestrado. 2008. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. A cidade e o pensamento médico: uma leitura do espaço urbano. **Revista de Geografia da UFC**, ano 1, n. 2, 2002.

COUTO, Francisco de Assis Couto. **Monografias**: Paróquia de Iguatu, gênese de Iguatu, História do Icó, Diocese de Iguatu e Origens de São Matheus. Fortaleza: A. Batista Fontenele, 1999.

CURY, Isabelle (Org.). **Cartas Patrimoniais** (Caderno de Documentos n. 3). Rio de Janeiro: IPHAN, 1995.

DAVES, Mike. **Holocaustos coloniais**: clima, fome e Imperialismo na formação do terceiro mundo. Rio de Janeiro: Record, 2002.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Glossário de Termos Ferroviários**. Brasil: DNIT, 2016.

DNOCS. Departamento Nacional de Obras Contra as Secas. **Relatório anual de 1964**. Fortaleza: MVOP, 1964a.

DUARTE JÚNIOR, Romeu. **Breve história da arquitetura cearense**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2018.

DUARTE, Charles Ibraim Cardoso; MACIEL, Jonas Lima; NOGUEIRA, Cleiton Marinho Lima. Configuração territorial, memória e patrimônio no distrito de José de Alencar - Ceará – Brasil. SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 16., 2019. Espírito Santo. **Anais [...]**. Espírito Santo: Ufes, 2019.

FARIAS, Airton de. **História do Ceará**. 7. ed. Fortaleza: Armazém da Cultura, 2015.

FARIAS, Gardevânia. **O Conciso Inventário do Patrimônio Histórico e Arquitetônico de Iguatu**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2011.

FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930**. Fortaleza: Edições Universidade Federal do Ceará/Stylus Comunicações, 1989.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. 4. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2017.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio Ferroviário**: por uma compreensão sistêmica de sua lógica funcional. 2015. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

GALVÃO, Rubismar Marques. **Ferrovias no Ceará**: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais. 2019. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, 2019.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Rede de Viação Cearense (1910-1975). 2009. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_crato/iguatu.htm. Acesso em: 31 ago. 2023.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Rede de Viação Cearense (1910-1975). **Estações Ferroviárias**. 30 jan. 2019. Disponível em: https://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_crato/iguatu.htm. Acesso em: 13 dez. 2019.

GIRÃO, Raimundo. **História econômica do Ceará**. 2. ed. Fortaleza: Programa Editorial Casa José de Alencar, 2000.

GUIMARÃES, Joaquim Mendes da Cruz. **Almanak administrativo, mercantil e industrial da Província do Ceará para o ano de 1870**. Fortaleza: Editor Odorico Colás, 1870.

GUIMARÃES, Antônio Luciano de Lima (Coord.). **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Iguatu**: caracterização do município de Iguatu. Fortaleza: Consórcio Gausismetgaia, 2000.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HERSCHMANN, Micael M.; PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (Orgs.). **A invenção do Brasil moderno**: medicina, educação e engenharia. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. v. 16. p. 260-269.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Iguatu**. Disponível <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-atálogo?id=435828&view=detalhes>. Acesso em: 8 abr. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Sistema Cidades. **Iguatu**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/iguatu/panorama>. Acesso em: 20 out. 2019.

IFOCS. Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. **Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1921**. Rio de Janeiro: MVOP, 1922.

IFOCS. Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. **Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1922**. Rio de Janeiro: MVOP, 1923.

IFOCS. Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. **Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1923**. Rio de Janeiro: MVOP, 1924.

IFOCS. Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. **Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1924**. Rio de Janeiro: MVOP, 1925.

IFOCS. Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. **Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1925**. Rio de Janeiro: MVOP, 1926.

IFOCS. Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. **Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1938**. Rio de Janeiro: MVOP, 1939.

IGUATU. Lei nº 712/01, de 22 de maio de 2001. **Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Iguatu e adota outras providências**. Ceará: Câmara Municipal de Iguatu, 2001.

IOCS. Inspeção de Obras contra as Secas. **Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1912 apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas pelo sub-inspetor em exercício, José Ayres de Souza**. Rio de Janeiro: IOCS, 1912.

IOCS. Inspeção de Obras contra as Secas. **Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1916**. Rio de Janeiro: IOCS, 1917.

IPECE. Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. **Ceará em Mapas Interativos**. Ceará: IPECE, 2009. Disponível em: <http://mapas.ipece.ce.gov.br/i3geo/ogc/index.php>. Acesso em: 20 out. 2019.

IPECE. Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. **Divisas Municipais oriundas do Convênio celebrado entre o IPECE-IBGE-ALCE**. Base Cartográfica elaborada em ambiente digital pela vetorização das folhas do mapeamento da DSG/SUDENE e Imagens de satélite SPOT5. Ceará: IPECE, 2018.

IPECE. Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. Secretaria do Planejamento e Gestão. **Mapa das Mesorregiões Administrativas do Ceará**. Fortaleza: IPECE, 2016.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta de Veneza de 1964**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2023.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta de Washington de 1986**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201986.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2023.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta de Petrópolis de 1987**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petrópolis%201987.pdf>. Acesso em: 8 jul. 2023.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta de Washington de 1987**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201987.pdf>. Acesso em: 8 jul. 2023.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Declaração de Nairóbi de 10 a 18 de maio de 1982 - Quênia**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Nairobi%201982.pdf>. Acesso em: 8 jul. 2023.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural>. Acesso em: 12 abr. 2023.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Inventário de varredura**: sumário do patrimônio da RFFSA no Ceará. 2008.

JORNAL A PRAÇA. **ADESCE pleiteia cessão da antiga estação ferroviária de Suassurana**. 1 mai. 2021. Disponível em: <https://www.jornalapraca.com.br/adesce-pleiteia-cessao-da-antiga-estacao-ferroviaria-de-suassurana/>. 15 abr. 2023.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **Primórdios da Rede Urbana Cearense**. Mercator (UFC), v. 8, p. 77-102, 2009.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **Desenhando o Ceará**. In: SIMPÓSIO IBEROAMERICANO DA HISTÓRIA DA CARTOGRAFIA, 3., 2010. **Anais [...]**. São Paulo: USP, 2010.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **Primórdios da Urbanização no Ceará**. Fortaleza: Editora Banco do Nordeste do Brasil, 2012.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro . **Os primórdios da organização do espaço territorial e da vila cearense: algumas notas**. ANAIS DO MUSEU PAULISTA: HISTÓRIA, CULTURA E MATERIAL (IMPRESSO), v. 20, p. 133-163, 2012a.

JUCÁ NETO, C. R.; ANDRADE, Margarida. ; PONTE, Alana. F. . **A Fixação da Igreja no Território Cearense Durante o Século XVIII: algumas notas**. Paranoá (UnB), v. i, p. 27-27, 2014.

JUCÁ NETO, C. R., & BESERRA, J. R. T. (2021). **Mobilidade e interconexões oceânicas: o engenheiro militar e o artífice entre a Capitania do Ceará e o reino de Portugal**. *Anais Do Museu Paulista: História E Cultura Material*, 29, 1-95. <https://doi.org/10.1590/1982-02672021v29d1e16>

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e a arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Cesare Brandi e a teoria da restauração. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, n. 21, p. 197-211, 2007.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: problemas teóricos de restauro. 2. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

LAEMMERT, Eduardo (Org.). **Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro para o Anno de 1921-1922**. Rio de Janeiro: Casa dos Editores, 1925.

LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LEITE, Ana Cristina. **O algodão no Ceará**: estrutura fundiária e capital comercial, 1850-1880. Fortaleza: SECULT, 1994.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade**: conflitos de hegemonia. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

LIMA, Átila de Meneses. **A geografia histórica de Iguatu-CE**: uma análise da cultura algodoeira de 1920 a 1980. 2011. 213 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2011.

LIMA, Francisco de Assis Silva de; PEREIRA, José Hamilton. **Estradas de Ferro no Ceará**. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2007.

LIMA, I. de S.; SOUSA, M. E. de. **Princesa dos Sertões**. Fortaleza: Tropical, 1996.

LIMA, Maria Roseane Corrêa Pinto. **Barbadianos negros e estrangeiros: trabalho, racismo, identidade e memória em Belém de início do século XX** / Maria Roseane Corrêa Pinto Lima, 2013.

LISBOA, Frederico. **Para a história dos Correios do Ceará** – Cópias oferecidas pelo Dr. Frederico Lisboa. Fortaleza: Revista do Instituto do Ceará, 1987.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da cidade**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MACÊDO, Celso Albuquerque. **Lajes (povos e povoações) 1921**: Afonso Pena 1933, Acopiara 1943. Fortaleza: Edição, 2003.

MACÊDO, Heitor Feitosa. **Estórias & História**. Projeto Dezessete e Setecentos: documentos raros sobre os sertões do Ceará – Século XVIII. Disponível em: <http://estoriasehistoria-heitor.blogspot.com/2019/12/carta-patente-de-gregorio-martins-chaves.html>. Acesso em: 9 mar. 2021.

MAIA, Doralice Sátyro. A ferrovia nas cidades bocas de sertão. **Terra Brasilis** [online], n. 8, p. 1-17, 2017. DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160>

MAPA topográfico Ceará. Disponível em: <https://pt-br.topographic-map.com/map-tgxm2/Cear%C3%A1/>. Acesso em: 14 mai. 2023.

MARTINS, Fran. **Poço dos Paus**. 2. ed. Fortaleza: UFC, 1999.

MARX, Murilo. **Cidade brasileira**. São Paulo: Melhoramentos, 1980.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

MENDES, Iba. **Fotos antigas de cidades do Ceará**. 2014. Disponível em: <http://www.ibamendes.com/2014/11/fotos-antigas-de-cidades-do-ceara.html>. Acesso em: 15 abr. 2023.

MENEGUELLO, Cristina (Org.). **Arte e patrimônio industrial** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. *In*: Seminário Internacional História do Tempo Presente, 1., 2011. **Anais [...]**. Florianópolis: ANPUH-SC, 2011. Disponível em: <http://eventos.udesc.br/ocs/index.php/STPII/stpi/paper/view/313>. Acesso em: 6 jun. de 2022.

MENEZES, Djacir. **O outro Nordeste**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2018.

MONTEIRO, Vicente Alves. **Vidas obscuras**. 1. ed. São Paulo: Gráfica Scortecci, 1992.

MONTENEGRO, José Hilton Lima Verde. **A Estrada de Ferro de Iguatu: 100 anos**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2010.

MONTENEGRO, José Hilton Lima Verde. **Major Deoclécio Lima Verde: família e história**. Aracaju, Sergipe, 2000.

MVOP. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Dr. José Estácio de Lima Brandão**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914.

MVOP. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro do Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

NETO, Lira. **O poder e a peste: a vida de Rodolfo Teófilo**. 2. ed. Fortaleza: Edições Fundação Demócrito Rocha, 2001.

NOBRE, Geraldo da Silva. **O processo histórico da industrialização do Ceará**. 2. ed. Fortaleza: FIEC, 2001.

NOBRE, Geraldo Silva. **História eclesiástica do Ceará: 1ª parte**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1980.

NOGUEIRA, Alcântara. **Iguatu: memória sócio-histórico-econômica**. 2. ed. Fortaleza: Instituto do Ceará, 1985.

NOGUEIRA, João Maia. **A história do município de Orós**. Fortaleza: Gráfica Batista, 1990.

OLIVEIRA, Almir Leal de; BARBOSA, Ivone Cordeiro (Orgs.). **Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861)**. Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso. Fortaleza: Inesp, 2009.

PATTETA, Luciano. Ecletismo na Arquitetura Brasileira. *In*: FABRIS, Annateresa (Org.). **Ecletismo na Literatura Brasileira**. São Paulo: Nobel/Edusp, 1987.

PEREIRA, José Hamilton; MUNIZ, Túlio de Souza. **Os descaminhos de ferro do Brasil**. 2. ed. Fortaleza: Associação de Estudos e Pesquisas da Subjetividade (AEPS) Expressão Gráfica Editora, 2012.

PINHEIRO, Francisco José. **Notas sobre a formação social do Ceará (1680-1820)**. Fortaleza: Fundação Ana Lima, 2008.

POMPEU SOBRINHO, Thomaz. O homem do Nordeste. **Revista do Instituto do Ceará**, ano 51, p. 321-388, 1937.

POMPEU, Thomaz. **População do Ceará**. 1889. Disponível em: <https://www.institutodoceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/1889/1889-PopulacaodoCeara.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2023.

PONTES, Lana Mary Veloso de; ALBUQUERQUE, Emanuel Lindemberg Silva; MEDEIROS, Cleyber Nascimento de. **A questão dos limites municipais do Estado do Ceará**. 1 v. Fortaleza: IPECE, 2012.

PORTAL FÉRIAS. As mais lindas fotos de Iguatu-Ce. 2021. Disponível em: <https://www.ferias.tur.br/fotos/1396/iguatu-ce.html>. Acesso em: 14 mai. 2023.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 30. ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.

QUEIROZ, Marcus Vinicius Dantas de. **Arquitetura, cidade e território das secas: ações da IFOCS no semiárido do Brasil (1919-1945)**. 2020. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2020.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil (1500/1720)**. São Paulo: Livraria Pioneira Ed., 1968.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Notas sobre a evolução dos estudos de história da urbanização e do urbanismo no Brasil**. São Paulo: USP/FAU, 1999.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Notas sobre o urbanismo barroco no Brasil**. São Paulo: USP/FAU, 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Notas sobre o urbanismo no Brasil**. Primeira parte: Período Colonial. São Paulo: USP/FAU, 1995.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 4. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1978.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Pereira Cortez. **O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará**. 2015. Tese (Doutorado) –Centro de

Humanidades, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Pereira Cortez; IRFFI, Ana Sara Cortez. Tempo e espaço na produção de um território moderno. A “Pátria Cearense” na cartografia de Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1892). **Revista de História**, [S. l.], n. 179, p. 1-25, 2020. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.rh.2020.150777.

REVISTA O CRUZEIRO. Rio de Janeiro: Diários Associados, 1951.

RIBEIRO, Rogério. Iguatu comemora: DNIT cede estação ferroviária para Prefeitura de Iguatu. **RR Interativo**, 13 dez. 2017. Disponível em: <https://rrinterativo.com.br/iguatu-comemora-dnit-cede-estacao-ferroviaria-para-prefeitura-de-iguatu/>. Acesso: 18 jul. 2023.

RVC. Rede de Viação Cearense. Inspetoria Federal de Estradas. **Relatório dos trabalhos e ocorrências durante o ano de 1916**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916.

RVC. Rede de Viação Cearense. Inspetoria Federal de Estradas. **Relatório dos trabalhos e ocorrências durante o ano de 1940**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1941.

RVC. Rede de Viação Cearense. **Relatorio dos trabalhos e occurrences durante o anno de 1919 apresentado ao Exmo. Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Diretor Engenheiro-Chéfe Henrique Eduardo Conto Fernandes**. Fortaleza: AERVC, 1919.

RVC. Rede de Viação Cearense. **Relatorio**. Fortaleza: AERVC, 1924.

RVC. Rede de Viação Cearense. **Relatorio**. Fortaleza: AERVC, 1927.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. 2. ed. São Paulo: Editora da USP, 1990.

SILVA, Hugo Victor Guimarães e. **Ceará: o município e a cidade de Iguatu**. Iguatu: Tipografia Chrysallida, 1998.

SILVA, Isabelle Braz Peixoto da. **Vilas de índios no Ceará Grande: dinâmicas locais sob o Diretório Pombalino**. 2003. 294f. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Doutorado em Ciências Sociais, Campinas, 2003.

SILVA, Kamillo Karol Ribeiro e. **Um rio entre diversas temporalidades: o Jaguaribe a partir da construção do Açude Orós (1958-1964)**. 2018. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza, 2018.

SILVA, Maria Cláudia Vidal Lima. **Uma revolução no tempo das trocas**. 2015. Dissertação (Mestrado Acadêmico em História) – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza, 2015.

SOARES, Igor de Meneses. **Uma via para a prosperidade**: a estrada de Baturité e o Ceará (1836-1872). 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2015.

SOUSA, José Weyne de Freitas. **Política e seca no Ceará**: um projeto de desenvolvimento para o Norte (1869 - 1905). 2009. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SOP. Superintendência de Obras Públicas (SOP-CE). **Mapa Rodoviário e Político 2023**. Ceará: SOP, 2023.

STUDART FILHO, Carlos. **Dados para uma história eclesiástica do Ceará**. Fortaleza: Revista do Instituto Histórico do Ceará, 1957.

STUDART FILHO, Carlos. **Vias de comunicação do Ceará colonial**. Fortaleza: Revista do Instituto Histórico do Ceará, 1966.

STUDART, Guilherme. **Datas e factos para história do Ceará**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001.

STUDART, Guilherme. **Notas para a história do Ceará**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

SUASSUNA, Ariano. **Iniciação à Estética**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2018.

TAGIL, Nizhny. **Carta De Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**. 2003. Disponível em: <https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>. Acesso em: 25 mar. 2023.

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

TEÓPHILO, Rodolfo. **A Seca de 1877**. Fortaleza: Edições UFC, 1980.

THÉBERGE, Pedro. **Esboço Histórico sobre a província do Ceará**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001.

UCHÔA, Waldery. **Anuário do Ceará 1953-1954**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro, 1954.

VALE, João do; GONZAGA, Helena. **De Teresina a São Luís**. Intérprete: Luiz Gonzaga. Rio de Janeiro: RCA, 1962.

VASCONCELOS, Pedro de A. Os agentes modeladores das cidades brasileiras no Período Colonial. *In*: CASTRO, Iná *et al.* (Orgs.). **Explorações Geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997.

VERDE, Wilson Holanda Lima. **Iguatu**: pelos novos caminhos da história. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2011.

VIANA, Carlos Negreiros. Trajano de Medeiros: um dos maiores empresários brasileiros do seu tempo, um desconhecido no Ceará até hoje. **Revista do Instituto do Ceará**, p. 181-207, 2015.

VITÓRIO, José Afonso Pereira. **Pontes rodoviárias**: fundamentos, conservação e gestão. Recife: CREA-PE, 2002.

WAISMAN, Marina. **O interior da história**: historiografia arquitetônica para o uso de latino-americanos. São Paulo: Perspectiva, 2011.

WATSON, Sara Ruth; STEINMAN, David Barnard. **Brigdes and Their Builders**. [S.l.]: G. P. Putnam's Sons, 1941.

ZUCCONI, Guido. **A cidade do século XIX**. São Paulo: Perspectiva, 2009.