

**A REDE FERROVIÁRIA EM FORTALEZA: UMA
CONTEXTUALIZAÇÃO PARA O SÉCULO XXI**THE FORTRESS RAILWAY NETWORK: A CONTEXTUALIZATION FOR THE
21ST CENTURYLA RED FERROVIARIA FORTALEZA: UNA CONTEXTUALIZACIÓN
PARA EL SIGLO XXI*Geografia*Matheus Sousa MENDES¹matheus.mendes@aluno.uece.brÂngela Maria Falcão da SILVA²angelafalcaogeo@gmail.com**RESUMO**

A história da rede ferroviária de Fortaleza surge a partir do século XIX através da implantação de uma ferrovia com o objetivo de exportar mercadorias, principalmente o algodão, de maneira mais rápida e eficaz. O presente artigo tem como propósito fazer uma análise diacrônica da rede ferroviária de Fortaleza, especificamente das estações ferroviárias da cidade, retratando seu contexto histórico, visando a integração do conceito de redes e a importância do seu estudo como ferramenta de análise na abordagem na rede ferroviária da cidade. Utilizamos na elaboração deste artigo levantamentos bibliográficos, além da discussão sobre o conceito de redes na visão de vários autores. Diante disso, na discussão do estudo de redes revela-se a importância dos fluxos e fixos na organização do espaço agregando as estações que foram fundamentais nesse processo de transformação econômica, social e na paisagem.

Palavras-Chave: Rede Ferroviária. Estações. Fluxos. Redes. Análise diacrônica.

ABSTRACT

The history of Fortaleza's rail network emerged from the 19th century through the establishment of a railroad with the goal of exporting goods, especially cotton, in a faster and more efficient way. The purpose of this article is to make a diachronic analysis of the Fortaleza railway network, specifically of the city's railway stations, portraying its historical context, aiming at the integration of the concept of networks and the importance of its study as an analysis tool in the rail network approach of the city. We used in the elaboration of this article bibliographical surveys, besides the discussion about the concept of networks in the view of several authors. Thus, in the discussion of the study

¹ Aluno da Graduação do Curso de Bacharelado em Geografia da Universidade Estadual do Ceará – UECE, Fortaleza

² Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia – ProPGeo da Universidade Estadual do Ceará – UECE, Fortaleza.

of networks reveals the importance of fixed and flows in the organization of space by adding the stations that were fundamental in this process of economic, social and landscape transformation.

Keywords: Rail Network. Stations. Flows. Networks. Diachronic Analysis

RESUMEN

La historia de la red ferroviaria de Fortaleza surgió desde el siglo XIX hasta el establecimiento de un ferrocarril con el objetivo de exportar productos, especialmente algodón, de una manera más rápida y eficiente. El propósito de este artículo es hacer un análisis diacrónico de la red ferroviaria de Fortaleza, específicamente de las estaciones ferroviarias de la ciudad, mostrando su contexto histórico, apuntando a la integración del concepto de redes y la importancia de su estudio como una herramienta de análisis en el enfoque de la red ferroviaria de la ciudad. En la elaboración de este artículo utilizamos encuestas bibliográficas, además de la discusión sobre el concepto de redes en opinión de varios autores. Así, en la discusión del estudio de redes se revela la importancia de los fijos y los flujos en la organización del espacio al agregar las estaciones que fueron fundamentales en este proceso de transformación económica, social y del paisaje.

Palabras clave: Red Ferroviaria. Estaciones. Flujos. Redes. Análisis Diacrónico.

1. INTRODUÇÃO

No início do século XIX, o Ceará passou a ser um grande exportador de algodão, se intensificando ainda mais após os Estados Unidos entrar em uma guerra civil, a chamada “Guerra de Secessão”. O algodão era um dos principais produtos importados pela Europa. Nesta época, o Ceará era um estado pobre, portanto não possuía uma economia forte. O transporte do algodão até os portos para a exportação era realizado por tração animal, ou seja, era bastante lento. Com a alta demanda do produto após os Estados Unidos diminuírem sua produção, o Estado do Ceará beneficiou-se das exportações trazendo crescimento econômico, e urbano com a implantação de melhorias na infraestrutura.

Com esse crescimento, os grandes empresários da época se reuniram e, posteriormente, criaram a primeira ferrovia do Estado do Ceará, a chamada: Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité. O projeto foi pactuado pelo Senador da província Tomaz Pompeu, o Coronel Joaquim da Cunha (Barão de Ibiapaba), o Bacharel Gonçalves Batista (Barão de Aquiraz), o negociante inglês Henrique Brocklehurst, entre outros, que, empolgados por esse impulso econômico, tinham como objetivo suprir essa alta demanda.

Após alguns anos, esse desenvolvimento, apesar de certas dificuldades no caminho, traria ao Estado do Ceará o surgimento de uma nova ferrovia: a Estrada de Ferro de Sobral. Sendo assim, se estruturaria toda a rede ferroviária do estado e da cidade de Fortaleza.

O objetivo do presente artigo é realizar uma análise da rede ferroviária de Fortaleza, especificamente das estações ferroviárias da cidade, abordando seu contexto histórico, visando a integração do conceito de redes e de sua importância na análise da rede ferroviária da cidade. A análise diacrônica da implantação da ferrovia cearense será atrelada à discussão do conceito de redes geográficas, possibilitando um olhar detalhado na formação socioespacial do Ceará no tocante a Geografia da circulação e dos transportes.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

O conceito de redes e a importância de seus estudos surgiram desde meados do século XVII e ao decorrer dos anos perpassou por diversos autores. Atualmente, o estudo das redes torna-se fundamental na análise dos fluxos geográficos e, como apresentado neste artigo, no estudo da rede ferroviária de Fortaleza onde desde a sua criação houve uma transformação de toda a dinâmica dos fluxos de circulação, na paisagem e, conseqüentemente, na organização espacial através da interação dos fixos (estações), dos nós (lugares) e dos fluxos.

Segundo Ribeiro (2000, p.78) abordando a importância dos estudos das redes relata:

[...] é válido inferir que o estudo das redes vem se tornando imprescindível para a compreensão desta sociedade globalizada e dependente cada vez mais destas numerosas redes, quer tradicionais (rede de localidades centrais) ou inovadoras (rede de gestão), quer de conteúdo técnico-econômico (rede de produção), quer técnico-informacional (rede de telex ou telefone), quer de redes de circulação como de comunicação, para viabilizar a manutenção e aceleração deste processo. (p.78)

Ribeiro (2000, p.82) cita Randolph (1993) apontando o conceito de redes como “um conjunto de elementos e relações entre eles (nós) que mantém entre si determinadas atividades de intercâmbio e troca.” Nas discussões de Raffestin (1993, p.200) em seu livro “Por uma Geografia do Poder”, o autor explica que “na realidade, em todo transporte há circulação e comunicação simultaneamente. Os homens ou os bens que circulam são portadores de uma informação e, assim, ‘comunicam’ alguma coisa. Da mesma forma, a informação comunicada é ao mesmo tempo, um ‘bem’ que circula.”

Portanto, na circulação das redes, há uma espécie de troca de comunicações simultâneas. Considerando o ponto de vista do autor, na rede ferroviária existia essa troca de informações, através da interação dos fluxos com os fixos, onde após a chegada das locomotivas sobre os trilhos, ela era responsável pela circulação das informações, das

mercadorias, portanto, uma troca de comunicação, seja ela no embarque ou desembarque das estações. Santos (2006) em seu livro “A Natureza do Espaço” apresentam o conceito de fixos e fluxos como:

Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam. (p.38)

Dias (1995), aborda o conceito de redes em relação à Teoria dos Sistemas no qual entende-se por um sistema organizado e hierarquizado o qual seus fixos estão interligados entre si em uma relação de interdependência.

Nesse sentido, pode-se inserir o segundo conceito de redes aplicado por Miossec (1976) sobre a rede de produção, citado por Ribeiro (2000):

Esse tipo de rede está vinculado a locais que possuem alto poder produtivo como a produção de matéria-prima, mercadorias para consumo, etc. De certa forma, as localidades com alto poder de produção, são as principais referências para que se realize a organização do espaço, formando conexões entre os fixos e os fluxos resultando em uma divisão do trabalho. (p.90)

Além dos citados anteriormente, outro conceito abordado é sobre o eixo das sucessões, a análise diacrônica, ou seja, o tempo histórico. Essa análise é abordada no artigo em relação às estações ferroviárias de Fortaleza, por todo o histórico das estações, como eram e como estão. Santos (2006, p.104) esclarece sobre esse eixo dizendo que “[...] em cada lugar, os sistemas sucessivos do acontecer social distinguem períodos diferentes, permitindo falar de hoje e de ontem.”

Os recortes diacrônicos são os processos que ocorrem de “tempos em tempos”. Difere do sincrônico o qual ocorre de forma simultânea (Figura 1). Como relata Silva (2012):

[...] são isoladas relações espaciais de fenômenos particulares, analisando o fluxo contínuo de um evento através de um tempo relativamente longo de tempo até outro momento distinto. Podem ser organizados progressivamente ou regressivamente. Apresenta a vantagem de proporcionar excelente análise do processo e das interações, como se a realidade fosse mostrada como em um filme, com um aparente *continuum* de movimento. (p.8)

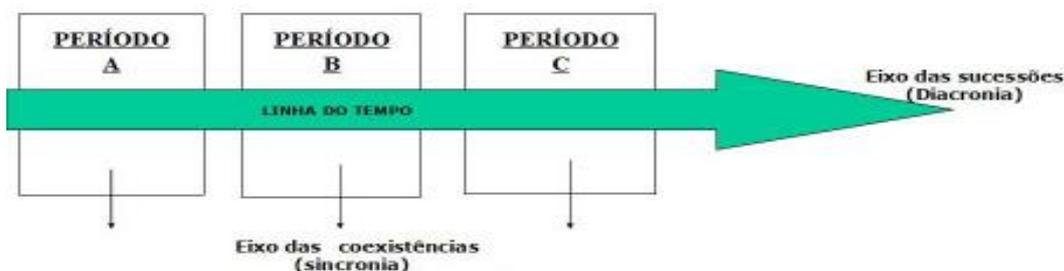


Figura 1 - O eixo das sucessões e o eixo das coexistências. **Fonte:** SILVA (2012)

De modo geral, o conceito de rede abordado por diversos autores englobando os fixos e fluxos, o papel da rede de produção na organização do espaço, além da importância da análise diacrônica, apresentam-se necessários para o entendimento de toda a dinâmica das transformações o qual o espaço geográfico sofre, mostrando como ferramentas essenciais na análise do tempo histórico.

3. METODOLOGIA

A construção do presente artigo foi dividida em vários processos que além de contar com os levantamentos bibliográficos da temática aqui abordada, contou também com as discussões do conceito de redes geográficas durante as atividades do Grupo de Estudos em Redes pelo Geoprocessamento (GEOREDES) vinculado ao Laboratório de Geoprocessamento e Estudos Aplicados (LABGEO) localizado na Universidade Estadual do Ceará.

Primeiramente foi realizado um levantamento bibliográfico sobre a história da ferrovia no Ceará com seu contexto histórico e o objetivo de sua implantação. Logo após, incluímos todo o histórico das corporações que fizeram parte da administração das ferrovias ao longo de sua construção, além do histórico das estações e sua situação atual. Sendo assim, de modo geral, foi realizada uma análise diacrônica da rede ferroviária de Fortaleza, ou seja, uma análise sucessiva de sua estrutura.

Todo esse levantamento bibliográfico foi em grande parte realizado por meio da internet, através de sites sobre as estações não somente do Ceará, mas de todo o Brasil; busca em jornais e blogs que possuem um resgate histórico sobre as estações; documentários a respeito da história das ferrovias cearenses. A pesquisa também foi realizada no acervo das bibliotecas da Universidade Estadual do Ceará (UECE) e da Universidade Federal do Ceará (UFC). Porém, a principal referência bibliográfica foi realizada através do engenheiro aposentado, José Hamilton Pereira e Túlio de Souza Muniz, autores do livro sobre a história da ferrovia do Estado do Ceará em “Os descaminhos de Ferro do Brasil” volume I e II.

Além de todo levantamento bibliográfico realizado, insere como elemento importante de auxílio para elaboração deste artigo, a participação na palestra realizada em comemoração aos 139 anos da Estação Professor João Felipe no dia 06 de Julho de 2019 no Chalé do Engenheiro (Figura 2), localizada próximo a Praça da Estação em Fortaleza, onde esteve presente o engenheiro já citado, Hamilton Pereira, além do historiador, Nilton Almeida, formado pela Universidade Federal do Ceará e autor do livro

MENDES, M.S.; SILVA, Â.M.F. da. A rede ferroviária em Fortaleza: uma contextualização para o século XXI. Revista CC&T/UECE do Centro de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza/CE, v. 1, n.3, p. 101-116, jul./dez. 2019. Disponível em <https://revistas.uece.br/index.php/CCiT>

“Rebeldes pelos caminhos de Ferro”, além de alguns ferroviários aposentados que participaram diretamente na história das ferrovias do Ceará. Estes apresentaram um breve resumo histórico da ferrovia, além de esclarecer algumas dúvidas a respeito do mesmo.

Após a realização do levantamento bibliográfico, acrescenta-se como elemento de bastante importância na elaboração do artigo à análise da rede ferroviária de Fortaleza por meio dos conceitos de rede, principalmente, em relação ao percurso da ferrovia englobando toda a rede de produção em sua estrutura para a circulação, seja ela de pessoas, informações, produtos ou mercadorias.



Figura 2 - Chalé do Engenheiro (2019) **Fonte:** Elaborada pelos autores

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 CARACTERIZAÇÃO E LOCALIZAÇÃO DA FERROVIA EM FORTALEZA

Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité

Criada em 1870, a Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité tinha como objetivo ligar a cidade de Fortaleza até a chamada Vila de Pacatuba, com um ramal até Maranguape. As cidades por onde a ferrovia cruzava eram grandes produtores de café e alguns produtos nobres. À vista disso, tinham a necessidade de levar seus produtos até os portos da capital.

O projeto da Estrada de Ferro de Baturité foi realizado pelo engenheiro britânico Edmund Compton, e revisto pelo engenheiro Francisco José Gomes Calaça. Esse projeto inicial tinha o traçado da ferrovia dividida em 3 seções:

- 1º Seção: Fortaleza - Pacatuba: Dividida em três subseções:
 - Fortaleza à Arronches (Atual Parangaba);
 - Arronches à Maracanaú, com ramal para Maranguape;
 - Maracanaú à Pacatuba.

- 2º Seção: Pacatuba - Acarape (Atual Rendeção);
- 3º Seção: Acarape - Baturité.

As obras iniciam-se no dia de 20 de Janeiro de 1872, e somente no dia 14 de setembro de 1873 que a primeira subseção, da Estação Central até Arronches, trecho da seção Fortaleza - Pacatuba é entregue. Sua inauguração ocorre no dia 29 de Novembro de 1873 juntamente com os horários estabelecidos pela Companhia. As estações do Mondubim, Maranguape e Maracanaú foram entregues em 1875, e as de Monguba e Pacatuba nos anos seguintes.

Entretanto, entre os anos de 1877/1879, o Estado do Ceará passou por uma longa seca e uma grave crise econômica onde trechos das obras da Estrada de Ferro de Baturité tiveram de ser interrompidos. Contudo, o Governo Imperial recebeu uma carta do Conselheiro do Império, João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, que relatava as consequências da seca, além de obter conselhos para a minimização de seus efeitos como, por exemplo, a continuação das obras da Estrada de Ferro de Baturité para atender a população do Sul do Estado onde o acesso era complicado.

Seguidamente, o Governo atende às recomendações do Conselheiro com o Decreto N° 6.918, de 1º de Junho de 1878, que não só recupera as obras da ferrovia, mas prolongando o seu trecho até Baturité e autorizando a construção de uma nova ferrovia: a Estrada de Ferro de Sobral (FILHO; SARMIENTO, 2010). Através deste decreto, uma nova estrutura foi dada à Estação Central de Fortaleza e as obras deram seguimento com o emprego dos retirantes da seca que passaram a trabalhar em obras públicas da cidade. ALMEIDA (2009) relata que o principal motivo do emprego desses retirantes era a preservação da ordem pública associada à necessidade ampliação da infraestrutura da província.

Rede de Viação Cearense – RVC

Antes da criação da Rede de Viação Cearense, em 1909, o trecho da Estrada de Ferro de Baturité, onde estava situado o município de Acopiara, é ligada a Estrada de Ferro de Sobral. As duas ferrovias por meio de um decreto são privatizadas por uma empresa inglesa chamada “South American Railway Construction Company Limited” e sua subsidiária “The Brazil North Eastern Railway Limited” no ano de 1910.

Somente em 1915 é criada a Rede de Viação Cearense no qual as duas ferrovias passam a ficarem sob administração federal. O ápice de construção da Estrada de Ferro de Baturité ocorre em 1926 ligando o trecho de Fortaleza até a cidade do Crato, e a Estrada

de Ferro de Sobral chega ao seu extremo em 1932 no distrito de Oiticica, em Crateús, na divisa com o Estado do Piauí. (Figura 3)

Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA

No dia 16 de Março de 1957, com o objetivo da União em firmar e administrar seus interesses no setor de transportes ferroviários é criada uma empresa de economia mista: a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) através da Lei N° 3.115, onde é consolidado 18 ferrovias regionais. A Rede de Viação Cearense (RVC) passa então a ser subsidiária da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) e é anexada a mesma em 1975. Alguns anos depois, o Governo Federal lança um programa para a privatização de empresas estatais pelo Programa Nacional de Desestatização e em 1996, a empresa é transferida à Cia. Ferroviária do Nordeste (RFN).

Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos foi fundada no dia 22 de Fevereiro da 1884 pelo decreto N° 89.396. Era uma empresa também de economia mista e subsidiária da RFFSA. Através da sua criação, as ferrovias operadas pela RFFSA foram incorporadas a CBTU. Em 1988, o sistema de trens urbanos de fortaleza passou a ser administrado pela CBTU por transferência da RFFSA.

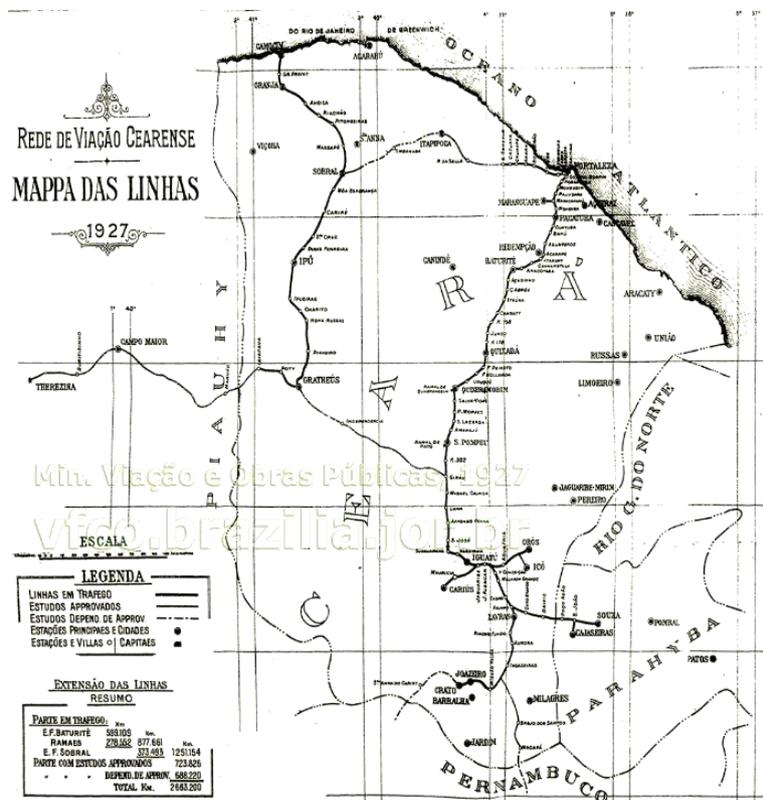


Figura 3 - Mapa das linhas da Rede de Viação Cearense de 1927 Fonte:

<http://vfo.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-Rede-Viacao-Cearense.shtml>

Em 1994, de forma gradativa, os sistemas ferroviários administrados pela companhia foram sendo transferidos para seus governos locais. Em Fortaleza, a transferência para Governo do Estado do Ceará ocorreu em 2002, o qual, a Metrofor passou a administrar o sistema de transporte urbano e metroviário.

4.2 AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA

Estação Professor João Felipe

Antes chamada de Estação Central de Fortaleza, a estação foi inaugurada em 30 de novembro de 1873. Em 1946, teve seu nome alterado pelo presidente da época, o cearense José Linhares, em homenagem a um engenheiro ferroviário cearense chamado Professor João Felipe, nascido no município de Tauá. Foi a primeira estação Estado do Ceará e onde se iniciava a Estrada de Ferro de Baturité.

Possuía grande importância devido ao grande fluxo de mercadorias como o algodão que passava pela estação até a Ponte Metálica (antigo Cais do Porto) através do Ramal da Alfândega e pelo fluxo de pessoas que transitavam da estação aos outros pontos da cidade e do Estado como o exemplo citado por Pereira e Muniz (2012, p.48) onde relatam que na década de 1980 o deslocamento do trecho na modalidade turística que ligava Fortaleza até Baturité aos finais de semana e feriados era de total sucesso.

De uma maneira geral, esse fluxo de mercadorias, pessoas e informações, transformou toda a dinâmica da cidade que através dessa ligação entre os fixos, ou seja, das estações ferroviárias, trouxe desenvolvimento para Fortaleza e organizou todo o espaço da rede ferroviária.

Em 24 de abril de 1980, a estação foi tombada pelo Programa de Preservação do Patrimônio, e em 30 de outubro de 1983 ocorreu o tombamento estadual. Atualmente está sob administração do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

A antiga estação está localizada na chamada Praça da Estação e suas antigas oficinas e prédios da administração da estação são onde se encontra os prédios e galpões da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).



Figura 4 - Estação Professor João Felipe (2005) **Fonte:** Mário Sandrini

Estação Otávio Bonfim (Matadouro)

Também pertencente à Estrada de Ferro de Baturité, a estação Otávio Bonfim foi inaugurada em 31 de dezembro de 1922. No início foi chamada de “Estação do Quilômetro 3”, mas posteriormente, por estar vinculada à um abatedouro de gado, passou a ser chamada de estação do “Matadouro”. Anos depois, em homenagem a um engenheiro da Rede de Viação Cearense (RVC) foi denominada com seu nome atual.

Em 1979, a pedido da Coordenadoria de Transporte Metropolitano (CMT), o antigo prédio foi demolido para dar lugar a uma nova estrutura. Anos depois, em 2009, o transporte de passageiros foi desativado devido a baixa demanda de passageiros, funcionando apenas o transporte de cargas. Atualmente, esse trecho ainda é utilizado para o transporte de cargas pela empresa Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) até o Porto do Mucuripe sendo esse fluxo ainda de bastante importância para a economia da cidade e do Estado.

A antiga estação está localizada no bairro Farias Brito e atualmente se encontra totalmente abandonada. (Figura 5)



Figura 5 - Estação Otávio Bonfim (2015). **Fonte:** Moacir Félix

Estação Couto Fernandes

Antes chamada de Estação Ferroviária do Km 8, a estação foi inaugurada no dia 01 de Agosto de 1940. Na época, a ferrovia estava sob a administração da Rede de Viação Cearense (RVC). Anos mais tarde, seu nome foi alterado em homenagem à um engenheiro chamado Henrique Eduardo Couto Fernandes, ex-administrador da RVC em seus anos iniciais e inspetor de estradas de ferro.

Em 1980, sob a administração da RFFSA, ocorreu a demolição do seu prédio primitivo e foi construída uma nova estrutura que esteve ativa até o ano de 2009, onde foi desativada para dar lugar ao metrô de Fortaleza.

A estação está localizada no bairro onde possui o mesmo nome, Couto Fernandes, e hoje está sob a administração do Metropolitano de Fortaleza (METROFOR) que é responsável pelo metrô da cidade (Figura 6). Assim como antes, possui grande importância para a circulação de pessoas que utilizavam o trem urbano, e que atualmente utilizam o metrô para se deslocarem pela cidade interagindo assim com a dinâmica da paisagem através desse fluxo.



Figura 6 - Estação Couto Fernandes (2019). **Fonte:** Setec Hidrobrasileira

Estação Parangaba (Antigo Arronches)

Inaugurada no mesmo dia da Estação Professor João Felipe, no dia 30 de Novembro de 1873, a Estação da Parangaba foi a segunda estação erguida no Ceará. Também pertencente à Linha Sul, foi fundada com o nome Arronches, pelo fato de estar localizada no município com o mesmo nome. Em 1920, Arronches foi anexada a cidade Fortaleza. E em 1944, o nome Arronches foi modificado para Parangaba pelo Conselho Nacional de Geografia (CNG), como resultado, o nome da estação foi modificado com o mesmo nome.

A estação foi derrubada em 1939 e uma nova estação foi erguida em 1941 a 50 metros de distância da anterior para a colocação do ramal até a estação do Mucuripe onde desde 1941 até os dias atuais é realizado transporte exclusivo de cargas sob a administração da empresa de capital privado “Transnordestina Logística S/A” (antiga Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN)) e é controlada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Também é um trecho de bastante relevância para a organização e dinâmica do espaço devido ao fluxo de mercadorias que circula até o Porto do Mucuripe.

Na primeira década do presente século, ocorreram várias ameaças de demolição da estação pela Metrofor, mas em 2007, a estação foi tombada pelo Patrimônio Histórico Municipal. Desta forma, a Metrofor realizou uma intensa obra de rebaixamento do solo da estação e construiu a linha do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) sobre a antiga estação, e funciona até os dias atuais. (Figura 7).



Figura 7 - Antiga estação da Parangaba sob trecho do VLT (2019). Fonte: Diário do Nordeste

Estação do Mondubim

Inaugurada no dia 14 de Janeiro de 1875, a estação foi construída no bairro que leva o mesmo nome. Após a chegada da Estrada de Ferro de Baturité, o bairro se desenvolveu bastante devido ao fluxo de mercadorias como várias olarias e o tijolo branco que eram transportados pelos trens de carga. Percebe-se que a localização da estação no bairro foi de grande importância pela sua produção de mercadorias como as citadas

MENDES, M.S.; SILVA, Â.M.F. da. A rede ferroviária em Fortaleza: uma contextualização para o século XXI. Revista CC&T/UECE do Centro de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza/CE, v. 1, n.3, p. 101-116, jul./dez. 2019. Disponível em <https://revistas.uece.br/index.php/CCiT>

anteriormente. Sendo assim, devido ao potencial de produção do bairro, a estação possuiu um papel relevante da organização da rede ferroviária.

Em 1990, seu prédio foi demolido e ergueu-se uma nova estrutura que atendeu os trens metropolitanos até o ano de 2009 onde foi demolido recebeu para as obras de construção do metrô de Fortaleza o qual é administrado pelo Metrofor. Atualmente, existe uma passarela no lugar da antiga estação. (Figura 8)



Figura 8 - Passarela no lugar da antiga estação do Mondubim Fonte: Fortaleza em Fotos e Fatos

Estação Álvaro Weyne (Floresta)

A estação foi inaugurada pela Rede de Viação Cearense no dia 12 de Outubro de 1926 (Outras fontes dizem no dia 14) com o nome de “Estação Floresta” pelo fato do bairro possuir o mesmo nome. O nome do bairro, e conseqüentemente da estação, foi alterado para Álvaro Weyne em homenagem ao ex-prefeito de Fortaleza após seu falecimento.

Fazia parte do trecho de Fortaleza a Itapipoca, que anos depois, a ferrovia seria ligada até Sobral, além de possuir um ramal até a Barra do Ceará, onde se encontra um dos principais rios do estado, o Rio Ceará. A construção desse ramal foi realizada devido a importância do Rio Ceará na época para o setor econômico no embarque e desembarque de vários produtos, ou seja, o objetivo dessa ligação era para que esse fluxo de mercadorias fosse realizado de forma rápida e eficaz para que suprisse essa demanda. Porém, alguns anos depois, após o surgimento do Aeroporto de Fortaleza e do Porto do Mucuripe, o ramal foi desativado em 1954 em razão de não haver demanda pela via-férrea em direção à Barra.

A estação primitiva foi desativada em 1982 e demolida dois anos depois. Uma nova estrutura foi erguida pela Coordenadoria de Transportes Metropolitanos (CMT). Atualmente é utilizada para a circulação de passageiros pelo metrô de Fortaleza e encontra-se sob a administração da Metrofor. (Figura 9)



Figura 9 - Estação Álvaro Weyne (2019) Fonte: SkyscraperCity

Estação Antônio Bezerra (Barro Vermelho)

A estação foi inaugurada no dia 12 de Outubro de 1917 fazendo parte do trecho que ia de Fortaleza a Caucaia no bairro “Barro Vermelho”, o qual era chamado devido ao solo da região possuir a cor vermelha. Anos depois, seu nome mudaria para Antônio Bezerra.

Na década de 90, sob a administração da CBTU, o prédio foi demolido para a edificação de um novo prédio para atender o sistema de transportes urbanos. Atualmente, o prédio se encontra reformado o qual atende a linha oeste do metrô de Fortaleza sob o gerenciamento da Metrofor (Figura 10) e possui grande importância para o fluxo de passageiros da região metropolitana até o centro da cidade de Fortaleza.



Figura 10 - Estação Antônio Bezerra (2017). Fonte: Google Maps

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

De maneira geral, percebe-se que o estudo das redes geográficas torna-se importante na análise da rede ferroviária de Fortaleza desde sua implantação para suprir a alta demanda de mercadorias, que, através dessa dinâmica de circulação, a partir do

conceito de rede de produção de Miossec, ocorreu uma transformação da paisagem, dos fluxos e dos fixos o qual engloba as estações observadas.

Considera-se fundamental o conceito de rede elaborado pelos autores principalmente na interação entre os fixos e fluxos. Como foi abordado no artigo, umas das marcas da ferrovia é a relação entre a circulação de informações simultâneas através do transporte. No decorrer dos caminhos das ferrovias, as locomotivas eram responsáveis não só pela entrega de mercadorias ou no transporte de pessoas, mas também pelas informações o qual se circulavam em cada estação.

A organização da rede ferroviária seu deu em meio aos locais de produção, da circulação de pessoas e mercadorias que pela necessidade de um fluxo originaram a estrutura da rede ferroviária da cidade transformando toda a dinâmica da paisagem através desse deslocamento.

Vale ressaltar a importância da análise diacrônica utilizada neste artigo onde se pode fazer um resgate histórico do desenvolvimento da rede ferroviária de fortaleza, principalmente de suas estações, no decorrer dos anos, sobre toda sua trajetória, seus objetivos e seu fim, permitindo assim, sua preservação histórica.

6. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Nilton Melo. **Os ferroviários na cartografia de Fortaleza:** Rebeldes pelos caminhos de ferro. 2009. 307f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

BAIROS de Fortaleza. Fortaleza em fotos. Disponível em: <<http://www.fortalezaemfotos.com.br/>>. Acesso em: 08 jul. 2019.

CEARÁ (Estado). Secretaria da Infraestrutura. **História do Metrofor, 2017-2019.** Fortaleza, 2018. Disponível em: <<https://www.metrofor.ce.gov.br/historia-do-metrofor-2/>>. Acesso em: 05 jul. 2019.

ESTAÇÃO Ferroviária da Parangaba. O POVO. Disponível em: <<http://www.anuariodoceara.com.br/perfis/estacao-ferroviaria-da-parangaba/>>. Acesso em: 07 jul. 2019.

FERREIRA, Jurandyr Pires. et al. **Enciclopédia dos municípios brasileiros.** Volume XVI. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 1959. 567p.

FILHO, José Capelo; SARMIENTO, Lídia. **Arquitetura Ferroviária no Ceará:** Registro Gráfico e Iconográfico. Fortaleza: Edições UFC, 2010. 272p.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index_ne.htm>. Acesso em: 05 jul. 2019.

INVENTARIANÇA da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. RFFSA. Disponível em: <<https://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 05 jul. 2019.

NOBRE, Leila. Estação da floresta e o Ramal da Barra - Álvaro Weyne. Fortaleza Nobre. Disponível em: <<http://www.fortalezanobre.com.br/search/label/%C3%81lvaro%20Weyne>>. Acesso em: 08 jul. 2019.

PEREIRA, José Hamilton; MUNIZ, Túlio de Souza. **Os descaminhos de ferro do Brasil**. (2º edição). Fortaleza: Associação de Estudos e Pesquisas da Subjetividade (AEPS), Expressão Gráfica Editora, 2012. 150p.

PEREIRA, José Hamilton; MUNIZ, Túlio de Souza. **Os descaminhos de ferro do Brasil**. (Volume II). Fortaleza: Associação de Estudos e Pesquisas da Subjetividade (AEPS), Printex Editora LTDA, 2012. 200p.

RIBEIRO, Miguel Ângelo. Abordagens analíticas das redes geográficas. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiás, v. 20, n.º. 1-2, p. 77-105, 2000.

SANTOS, Milton. O tempo (Os eventos) e o espaço. In: _____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. p. 93-108.

SAUDOSA e Inesquecível Estação Ferroviária de Antônio Bezerra. História e Didática. Disponível em: <<http://historiaedidatica.blogspot.com/2015/04/saudosa-e-inesquecivel-estacao.html>>. Acesso em: 08 jul. /2019.

ILVA, Marcelo Werner. A Geografia e o estudo do passado. **Terra Brasilis (Nova Série)**, Laboratório de Geografia Política Universidade de São Paulo, São Paulo, v.1, p.01-1