



## UMA INVESTIGAÇÃO DAS PONTES METÁLICAS FERROVIÁRIAS NO CEARÁ E A CONSTRUÇÃO DE UMA POSSÍVEL PAISAGEM ETNOGRÁFICA

## AN INVESTIGATION OF THE METALLIC RAILWAY BRIDGES IN CEARÁ AND THE CONSTRUCTION OF A POSSIBLE ETHNOGRAPHIC LANDSCAPE

## UNA INVESTIGACIÓN DE LOS PUENTES FERROVIARIOS METÁLICOS EN CEARÁ Y LA CONSTRUCCIÓN DE UN POSIBLE PAISAJE ETNOGRÁFICO

26

Recebido: 21/07/2021

Aceito: 29/09/2021

Rafael Rodrigues de Moraes<sup>1</sup>  
Denise Borges Alonge<sup>2</sup>  
Alexandra Risello<sup>3</sup>  
Rhayssa de Mesquita Galeno<sup>4</sup>  
Ana Irda Veras da Silva Oliveira<sup>5</sup>

### RESUMO

Esta investigação sobre as pontes metálicas ferroviárias de Granja (1881), Quixeramobim (1884), Caio Prado (1889), Senador Pompeu (1900) e Iguatu (1910) objetiva qualifica-las como parte do conjunto do patrimônio industrial ferroviário cearense. Essas estruturas, com tecnologia inovadora, fazem parte de um ideário vanguardista do final do século XIX e início do século XX que auxiliaram a transformar o território por onde a Estrada de Ferro de Sobral (EFS) e a Estrada de Ferro de Baturité (EFB) alcançou. As relações simbólicas destes objetos, atrelados às ações socioeconômicas que auxiliaram a desenvolver, constituem uma rica e quase inexplorada paisagem histórico-cultural, que poderá auxiliar na percepção de uma possível paisagem etnográfica cearense. Esta investigação, além de elencar essa hipótese, apresenta um revisão iconográfica destes locais, indicando um sólido repertório organizado para pesquisas futuras.

**Palavras-chave:** patrimônio industrial ferroviário; pontes metálicas ferroviárias; Estrada de Ferro de Sobral (EFS); Estrada de Ferro de Baturité (EFB); paisagem etnográfica.

<sup>1</sup> Docente coordenador do grupo de pesquisa *Estradas da Secca*, mestre em Arquitetura e Urbanismo. E-mail: rafael.moraes@uninta.edu.br

<sup>2</sup> Docente pesquisadora do grupo de pesquisa *Estradas da Secca*, especialista denise.alonge@uninta.edu.br.

<sup>3</sup> Docente pesquisadora do grupo de pesquisa *Estradas da Secca*, especialista alexandra.risello@uninta.edu.br.

<sup>4</sup> Discente pesquisadora do grupo de pesquisa *Estradas da Secca*

<sup>5</sup> Discente pesquisadora do grupo de pesquisa *Estradas da Secca*.

## ABSTRACT

This investigation on the metallic railway bridges of Granja (1881), Quixeramobim (1884), Caio Prado (1889), Senador Pompeu (1900) and Iguatu (1910) aims to qualify them as part of the set of industrial railways in Ceará. These structures, with innovative technology, are part of an avant-garde ideology from the late 19th and early 20th centuries that helped transform the territory where the Sobral Railroad (EFS) and the Baturité Railroad (EFB) reached. The symbolic relationships of these objects, linked to the socioeconomic actions that helped to develop, constitute a rich and almost unexplored historical-cultural landscape, which may help in the perception of a possible ethnographic landscape in Ceará. This investigation, in addition to listing this hypothesis, presents an iconographic review of these places, indicating a solid organized repertoire for future research.

**Keywords:** railway industrial heritage; railway metal bridges; Sobral Railroad (EFS); Baturité Railroad (EFB); ethnographic landscape.

## RESUMEN

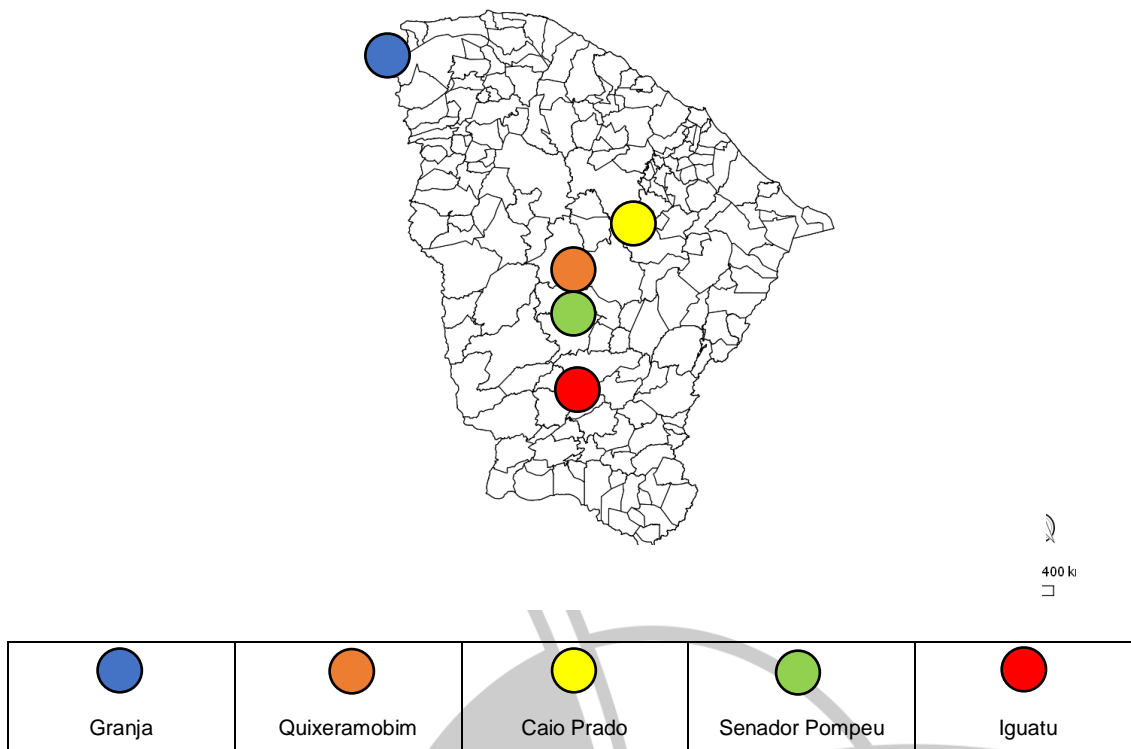
Esta investigación sobre los puentes ferroviarios metálicos de Granja (1881), Quixeramobim (1884), Caio Prado (1889), Senador Pompeu (1900) e Iguatu (1910) pretende calificarlos como parte del conjunto de ferrocarriles industriales en Ceará. Estas estructuras, con tecnología innovadora, son parte de una ideología de vanguardia de finales del siglo XIX y principios del XX que ayudó a transformar el territorio donde llegaban el Ferrocarril Sobral (EFS) y el Ferrocarril Baturité (EFB). Las relaciones simbólicas de estos objetos, vinculados a las acciones socioeconómicas que ayudaron a desarrollar, constituyen un paisaje histórico-cultural rico y casi inexplorado, que puede ayudar en la percepción de un posible paisaje etnográfico en Ceará. Esta investigación, además de enumerar esta hipótesis, presenta una revisión iconográfica de estos lugares, indicando un repertorio sólido y organizado para futuras investigaciones.

**Keywords:** patrimonio industrial ferroviario; puentes metálicos ferroviarios; Ferrocarril Sobral (EFS); Ferrocarril Baturité (EFB); paisaje etnográfico.

## INTRODUÇÃO

O presente artigo acadêmico é produto de pesquisa de revisão bibliográfica, documental, iconográfica e pesquisa de campo durante o ano de 2021, do grupo de pesquisa *Estradas da Secca*, do curso de Arquitetura e Urbanismo, na Faculdade INTA-UNINTA, no município de Sobral, para uma investigação sobre parte do conjunto de patrimônio industrial ferroviário no Estado do Ceará, em 2021. Neste artigo apresenta-se as primeiras pontes metálicas ferroviárias cearenses, no final do século XIX e início do século XX, localizadas nos seguintes municípios: Granja (1881) sobre o rio Coreaú; Quixeramobim (1884) sobre o rio de mesmo nome; Caio Prado (1889), distrito de Itapiúna, sobre o rio Choró; Senador Pompeu (1900) sobre o rio Banabuiú e Iguatu (1910) sobre o rio Jaguaribe.

**Figura 1: Mapa do Ceará com a localização das pontes de Granja, Quixeramobim, Caio Prado, Senador Pompéu e Iguatu**



Fonte; Mapa do IBGE, adaptado pelos autores

Ao final do século XIX a França está na vanguarda do progresso científico, tornando-se modelo para as demais nações que almejavam o mesmo desenvolvimento. No mesmo período a Revolução Industrial, nas cidades liberais, promovia a criação de “novas e eficientes vias de comunicação: estradas e canais”, conforme Benevolo (1998, p. 38-40). Também, para o mesmo autor, as estradas ferroviárias e as ações higienistas provocaram reorganizações territoriais na Inglaterra (1825), seguidas pela França e Estados Unidos (1830), Bélgica e Alemanha (1835), Rússia (1838), na Itália e Holanda (1939).

Já as estradas ferroviárias cearenses, denominadas nesta pesquisa de *estradas da secca*, concebidas pelo Governo Imperial (1822-1889) foram desenvolvidas a partir do esforço do governo imperialista em promover a economia nordestina e o escoamento de suas produções agrícolas, em especial o denominado algodão, no ciclo econômico denominado de *ouro branco*. Além do socorro sanitário à população atingida pela seca (CAMELO FILHO, 2000). Neste período, durante o século XIX, a província do Ceará foi assolada por outros períodos de secas nos anos

de 1804, 1809, 1816-1817, 1824-1825, 1830, 1844-1845, 1877-1879 e 1889 onde a população humilde encontrava-se em situação de insuficiência de alimentos, com propagação de doenças e suscetíveis a altas taxas da mortalidade (VIEIRA JUNIOR, 2002; DIAS, 2019).

As pontes metálicas foram inseridas no sertão cearense, de bioma predominantemente denominado de caatinga, um bioma exclusivamente brasileiro. Já as construções pré-existentes, neste período, apresentavam “um caráter popular, nitidamente utilitário e claramente ecológico, mesmo nas obras administrativas ou religiosas de maior porte” (CASTRO, 1973, p. 3). Conforme este mesmo autor, o vernacular, entre 1750 e 1850, apesar de constituir a paisagem predominante, começa a ser transformado por construções com indícios formais estilísticos como o Barroco, disseminado pelo período colonial brasileiro, presente em exemplos como igrejas, casas de câmara, cadeias públicas e residências de famílias proeminentes. Sobre as igrejas coloniais:

Os pisos eram em terra batida ou de tijolos, mas em alguns casos os havia de tabuado, recobrando campas. Rebocadas e simplesmente caiadas, as paredes internas não conhecem revestimento de talha ou de azulejos. O forro, quando existe, é simples tabuado de saia e camisa, em gamela, às vezes restritas à capela-mor, pintado de liso (CASTRO, 1983, p. 302).

## **CONSIDERAÇÕES SOBRE A PAISAGEM, O TERRITÓRIO E AS PONTES**

A percepção da paisagem está relacionada a como o ser humano percebe seu território e o simboliza, onde a natureza se desenvolve no espaço físico, tornando-se um componente em constante transformação. Seu estudo deve compreender as inter-relações entre os elementos físicos e bióticos, modificando-se em um processo dinâmico atrelado a discursos políticos e socioeconômicos. Para Panareda (1973, p.158), "a paisagem consiste num sistema de relações em que os processos se encadeiam em conjunto, afetando as estruturas dos aspectos espaço-temporal dos fenômenos". Logo, a compreensão de uma determinada paisagem requer, como pressuposto, a relação com seu meio natural, indissociável à construção de um cenário político, social e econômico.

Dentre as estratégias de investigação da paisagem e da transformação territorial, adota-se, neste presente artigo, o conceito de paisagem etnográfica. De

*Revista Homem, Espaço e Tempo, nº 15, volume 2, p. 26-41, Ago-Dez/2021.*

ISSN: 1982-3800

acordo com Evans e al (2001, p.53), paisagem etnográfica é uma “área de espaço geográfico, portadora de significados culturais especiais ou específicos associados à comunidade daquele local”.

Na pesquisa arqueológica, no discurso de paisagem, há uma historicidade e uma espacialidade na ação humana nos seus territórios, não mais naturais, mas sócio-culturalizados. Bender (2002) apresenta duas assertivas para dar conta das noções de tempo e espaço e de espaço de tempo no conceito denominado de *landscape*: primeiro, paisagem é tempo materializado (ou em contínuo processo de materialização) porque assim como o tempo, a paisagem nunca está parada, imóvel; e, segundo, a paisagem assim como tempo, nunca pode “estar lá”, são sempre experiências subjetivas daqueles que as apreende, pois, “tempo não é uma coisa ou outra, é ambas as coisas. Tempos diferentes se acoplam um em outro e recebem significados um do outro” (Bender, 2002, p. 104).

A paisagem quando moldada por ações imigrantes, transformando o meio natural em cultura, reflete um sistema de significados e ideias, que são valores compartilhados por determinados grupos na sociedade. Estes aspectos simbólicos permeiam a paisagem etnográfica, transmitindo valores como educação e religião. Também reforçam a identidade cultural através de edificações e espaços significativos na imagética produzida por este cenário (Frank; Yamaki, 2014, p. 223).

A imagem que as pessoas constroem do seu território, é conformada por um conjunto de experiências, símbolos e referências. Estas percepções são subjetivas e analisa-se determinado espaço sob sua própria ótica, suas próprias significâncias alinhadas à construção histórica vivenciada e compreendida pela sociedade que ocupa o território de estudo. Segundo Tuan (1983, p.6) “o que começa com o espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor”. A caracterização do *lugar* é o resultado do sentimento de pertencimento, das experiências vivenciadas, da relação cotidiana, do diálogo com o espaço, dos símbolos e percepções do indivíduo para com o lugar, através da memória, da identidade e dos significados atribuídos ao espaço pelas pessoas.

Se o espaço é produzido pelos seres humanos a partir da transformação da natureza, através do seu trabalho, as relações humanas constituídas a partir das suas relações sociais e de produção, são determinantes na qualidade deste espaço. Para

Lefebvre (1974), são os fatores ideológicos que norteiam as ações humanas, ligados aos modos de produção, à ordenação social, ao simbolismo do espaço constituído. Existe o espaço concebido, que é aquele idealizado, distante do mundo real e o espaço vivido, que são as sensações e os símbolos criados com a vivência do lugar. Há o espaço social, que se configura em um ação efetiva de apropriação do espaço vivido, da sociedade sobre os objetos, apropriando-se das ações humanas.

O espaço vivenciado é aquele compreendido pela sociedade que a ocupa, a idealiza e se apropria do espaço como lugar, como símbolo de pertencimento e de construção de uma possível identidade. Essa construção ocorre através de símbolos imagéticos, culturalmente aceitos e representados na paisagem através de símbolos icônicos, como as pontes e demais edificações simbólicas.

Segundo Carlos, o lugar pode ser definido como:

O lugar é à base da reprodução da vida e pode ser analisado pela tríade habitante - identidade - lugar. A cidade, por exemplo, produz-se e revela-se no plano da vida e do indivíduo. Este plano é aquele do local. As relações que os indivíduos mantêm com os espaços habitados se exprimem todos os dias nos modos do uso, nas condições mais banais, no secundário, no acidental. É o espaço passível de ser sentido, pensado, apropriado e vivido através do corpo (CARLOS, 2007, p.17).

A apropriação dos espaços da cidade acaba por modificar a caracterização deles, tornando-os lugares, dotados de simbolismo e significado, deixando estes marcados na memória de muitos, criando no imaginário local marcos simbólicos na paisagem da cidade.

Os autores esclarecem que lugar não é apenas o ambiente físico, a ambientação o espaço, o lugar possui como parte integrante as pessoas que se associam a ele, é essa simbiose pessoas – espaço que concebem os lugares, o ser está intrinsecamente vinculado ao espaço criando assim os lugares, dotados de símbolos, significados dotando-o de identidade, como informa Park (1973, p.26): “A cidade não pode ser vista meramente como um mecanismo físico e uma construção artificial. Esta é envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõe; é um produto da natureza e particularmente da natureza humana”.

Conforme já apontados por Moraes e Araújo Filho (2020), a introdução das linhas ferroviárias no Ceará permitiram a difusão de certos ideais de modernização, como o desenho urbano em malha retangular, edifícios em estilos e técnicas

construtivas classicizantes, a difusão de práticas sanitaristas, a introdução de tecnologias modernizadoras como o telégrafo e a implantação de jornais locais, a difusão de modos de vida europeus, em especial o francês e britânico, além da industrialização dos serviços e o fortalecimento da economia local.

Os territórios atendidos pelas estradas de ferro passaram por significativas transformações, dos quais os equipamentos ferroviários são elementos que auxiliaram na ressignificação destes locais, auxiliando a transformação política, social e urbana, seja pelo espaço concebido ou pelo espaço vivenciado. As principais pontes metálicas ferroviárias, investigadas nesta pesquisa, são resquícios que perduram na construção da paisagem contemporânea destes territórios, constituindo-se símbolos fundamentais à paisagem cultural e etnográfica destes locais. A primeira fase desta pesquisa constitui-se na identificação destes objetos, como demonstrados a seguir.

### **PONTE METÁLICA FERROVIÁRIA EM GRANJA (1881)**

O povoamento do município de Granja, conforme IBGE (1959, p.235), iniciou-se através da ação colonizatória portuguesa denominado de capitânicas no início do século XVIII. As primeiras ocupações deste território eram denominadas de Macavoqueira e Santa Cruz do Coreáú, anteriormente habitadas pelos índios das etnias *Tabajaras*, *Tapuias*, *Coaosues* e *Tremembés*. Em 1757 passou-se a ser denominada de freguesia de Macavoqueira, denominação pejorativa aos habitantes locais que resistiam aos novos costumes impostos. Esta povoação, que também foi denominada de Santa Cruz do Coreáú e, em outros momentos de Ribeira do Coreáú, foi elevada à categoria de vila, com denominação de Granja, em 1776 e, em município, em 1854.

A Estrada de Ferro de Sobral (EFS), assim como os seus equipamentos como a estação ferroviária e a ponte foram inauguradas em 1881. A ponte metálica de Granja é a "primeira estrutura metálica de maior importância no Ceará" (Castro, 1992, pág. 66). Localizada, de acordo com o IPHAN (2010), sobre o Coreáú:

Magnífica ponte metálica com dois vãos, comprimento total de cento e doze metros, treliçada e tensionada, com contrafortes e pilar central de alvenaria ciclópica, este com seis metros e setenta de altura, além da sapata de cinquenta centímetros de altura. Oriunda da indústria norte-americana Phoenixville Bridge Works, em Filadélfia. Devido à diferença das alturas entre as margens e o centro do leito do rio o pilar central foi

construído com altura superior à do que os seus encontros. Com sua desativação foram removidos os seus trilhos e assentada uma laje tornando própria pra pedestres e veículos (IPHAN, 2008).

**Figura 1: Quadro de fotos da ponte metálica de Granja –CE**



Fonte: IPHAN (2008); autor Márcio Brás.

A ponte metálica ferroviária sobre o rio Acaraú, no município de Granja-CE, é um modelo pré-fabricado da Phoenixville Bridge Works, precursora desta tipologia no Brasil, conforme Moraes e Araujo Filho (2020, p.180). Pode-se afirmar que é uma das primeiras construções de ferro no país, auxiliando a difundir este material para o período denominado de *arquitetura do ferro* que se inicia no final do século XIX, em Fortaleza. Conforme os autores:

A construção da linha férrea afirmou inovações tecnológicas e culturais, induzindo a troca de mercadorias e, em conjunto, de ideais exteriores que simbolizavam características progressistas, aliadas ao desenvolvimento e econômico, proporcionando a difusão do urbanismo sanitário do século XIX, como proposto pelo engenheiro Saturnino de Brito, no intuito de propagar a modernização do Brasil (MORAES; ARAUJO FILHO, 2020, p.180)

## **PONTE METÁLICA FERROVIÁRIA EM QUIXERAMOBIM (1884)**

Conforme o IBGE (1959, p. 455) a região era ocupada por índios das etnias *Canindés* e *Quixarás* quando o processo colonizatório português iniciou-se em 1702.



Em 1730 originou-se a primeira ocupação denominada de fazenda Boqueirão de Santo Antônio e recebe a denominação de Quixeramobim através de carta régia de 1766. Em 1789 é elevada à categoria de vila, com o topônimo de Santo Antônio do Boqueirão de Quixeramobim e à município, em 1856 apenas com o nome de Quixeramobim.

Este território, um dos mais antigos da ocupação portuguesa no Brasil, foi testemunha do movimento revolucionário denominado de Confederação do Equador quando, no dia 9 de janeiro de 1824, a câmara municipal desta vila declara “Decaída da Dinastia Bragantina e proclama urna República, corno represália à atitude de Dom Pedro I em dissolver a Assembleia Constituinte e querer outorgar ao País urna constituição sem anuência do povo brasileiro”, conforme IBGE (1959, p. 455). Também conforme o mesmo autor foi cenário de lutas entre a família Araújo e a família Maciel, como descritos no romance *Os Sertões*, de Euclides da Cunha, ao registrar os ascendentes da família de Antônio Conselheiro, natural de Quixeramobim.

A ponte metálica ferroviária, assim como a chegada da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e a estação ferroviária conectaram esta localidade aos demais municípios.

Figura 2: Quadro de fotos da ponte metálica de Quixeramobim –CE. Inventário do IPHAN, 2008



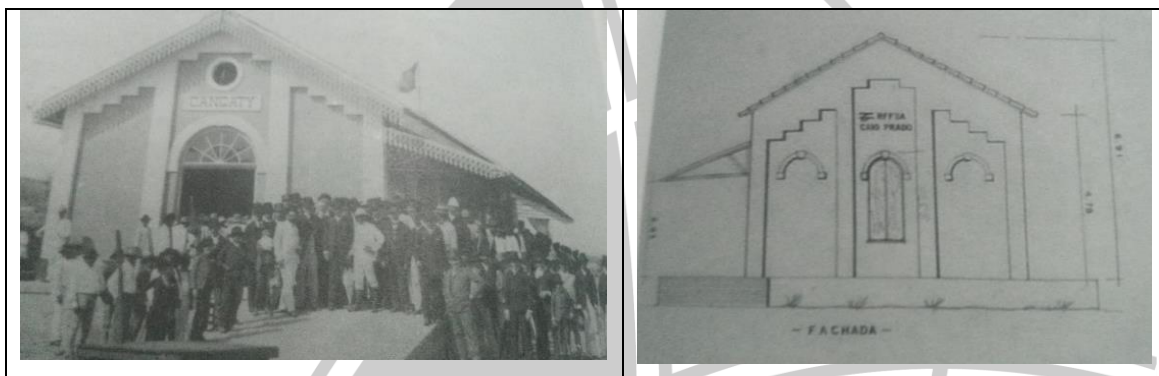
Fonte: IPHAN (2008); autor Márcio Brás.

## PONTE METÁLICA FERROVIÁRIA EM CAIO PRADO (1889)

De acordo com o IBGE (1959), este município iniciou como um povoado à margem do riacho Castro, inicialmente levando o topônimo de Cangaty ao povoado original, naquela época subordinada ao município de Baturité. Posteriormente, em 1951, a denominação mudou-se para Itapiúna, cujo distrito Caio Prado é elevado à categoria de município apenas em 1963 e extinto em 1965. Ou seja, Caio Prado cuja antiga denominação era povoado de Cangaty, ex-distrito de Baturité, já virou município e deixou de ser; e é atualmente distrito de Itapiúna.

A estação em Caio Prado foi inaugurada em 8 de dezembro de 1890, com o topônimo de Cangaty, conforme pesquisa iconográfica de Capelo Filho e Sarmiento (2010, p.94).

Figura 3: Quadro de comparativo entre a estação Cangaty e Elevação Frontal da Estação Caio Prado, conforme Capelo Filho e Sarmiento (2010)

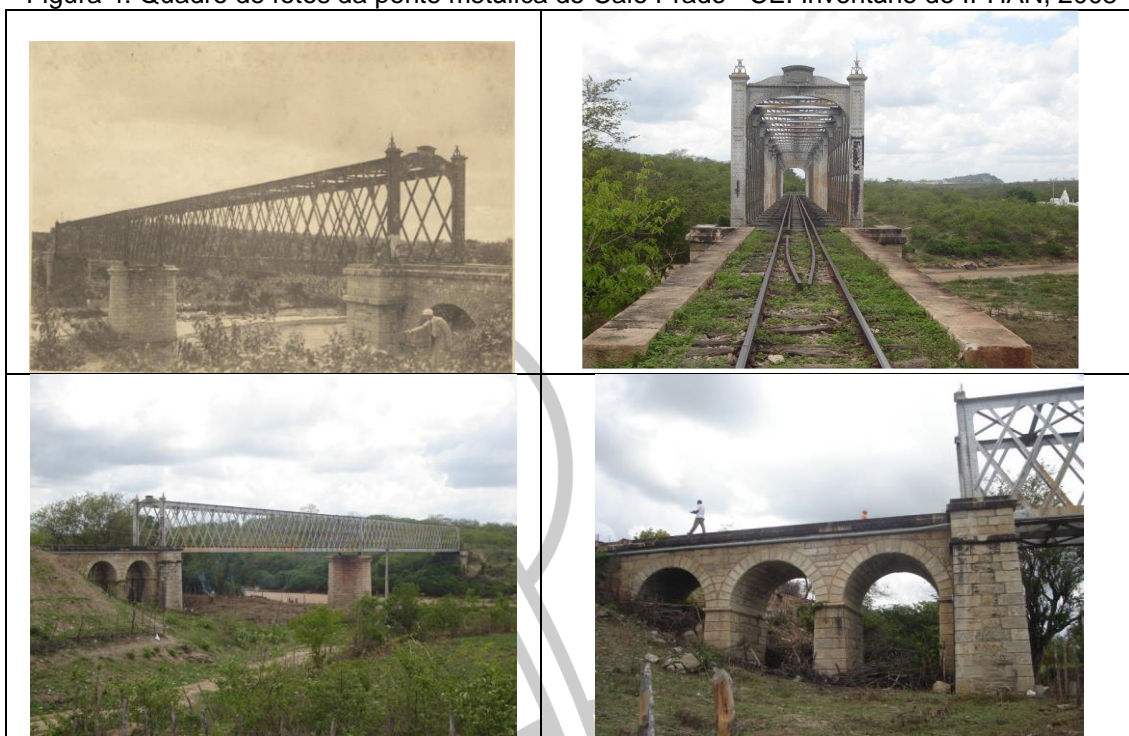


Fonte: Arquitetura Ferroviária no Ceará

A ponte, sobre o rio Choró foi construída para a Estrada de Ferro de Baturité

Belíssima ponte metálica treliçada com dois vãos e encontro em abobadilha. Possui requintes decorativos tanto em sua estrutura metálica quanto em sua porção em alvenaria ciclópica (início da ponte e o pilar situado no eixo da estrutura metálica (IPHAN, 2008)

Figura 4: Quadro de fotos da ponte metálica de Caio Prado –CE. Inventário do IPHAN, 2008



Fonte: IPHAN (2008); autor Márcio Brás.

### **PONTE METÁLICA FERROVIÁRIA EM SENADOR POMPEU (1900)**

Segundo o IBGE (1959, p. 507), o município de Senador Pompeu, no Ceará, iniciou o processo colonizatório a partir do final do século XVII e início do século XVIII, cuja primeira ocupação territorial foi designada como Humaitá. Este povoado é elevado categoria de vila em 1896 trocando seu topônimo de origem indígena por Senador Pompeu, um proeminente político deste período. E, em 1900, a via férrea foi inaugurada nessa localidade, interligando o “alto sertão central do Estado com a Capital”, através da Estrada de Ferro de Baturité (EFB), proporcionando progresso e desenvolvimento ao interior, promovendo à categoria de município, em 1901. A ponte ferroviária, de acordo com o IPHAN (2008), localiza-se sobre o Rio Banabuiú e situada nos limites urbanos da cidade, descrita a seguir:

Belíssima ponte de seis vãos em estrutura de treliça metálica rebitada e parafusada com contrafortes de alvenaria de pedra. Possui desenho requintado e comprimento total de cento e noventa e três metros e vinte e cinco centímetros, sendo o maior vão de trinta metros e vinte e cinco centímetros. Sua altura é de cinco metros e sessenta centímetros e largura de cinco metros (IPHAN, 2010)

Figura 5: Quadro de fotos da ponte metálica de Senador Pompeu –CE. Inventário do IPHAN, 2008



Fonte: IPHAN (2008); autor Márcio Brás.

### **PONTE METÁLICA FERROVIÁRIA EM IGUATU (1910)**

Segundo p IBGE (1959, p.260), o município de Iguatu no Ceará iniciou-se com a ocupação colonizatória portuguesa à margem esquerda do rio Jaguaribe, na região conhecida como Queixelô, por volta do início do século XVIII. Tornou-se distrito com a denominação de Telha, em 1831, elevada para a categoria de vila em 1851 e, em 1883, passou-se a ser denominada de Iguatu. Sobre o Rio Jaguaribe, instalou-se a ponte metálica em 1910, por ocasião do prolongamento das ferrovias no Ceará.

A ponte metálica ferroviária sobre o Rio Jaguaribe, nesta cidade, foi construída pela companhia inglesa "South American Railway Construction Company Limited", que assumiu, em 1910, por meio de regime de arrendamento, as operações de prolongamento das ferrovias no Ceará: A Estrada de Ferro Baturité e a Estrada de Ferro Sobral (Barbosa, 2016)

A ponte, segundo o inventário de varredura do IPHAN (2010) trata-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 cinqüenta centímetros. Seus contrafortes e apoio central são de alvenaria ciclópica e tem comprimento total de cento e sessenta metros.

Atualmente situa-se na “zona urbana de Iguatu, paralela à CE-060 que liga o centro aos bairros mais distantes na saída leste cidade”, conforme IPHAN (2010) Como nas demais cidades que foram conectadas pelas estradas de ferro, em Iguatu

houve importantes transformações no território e nos hábitos da população, classificando-a como uma das maiores cidades do interior do estado:

As transformações ocorridas foram visíveis a partir do funcionamento regular do trem ligando Iguatu a Fortaleza. A pesquisa histórica do advogado Luiz Barros relaciona: muitas casas foram construídas, dois hotéis foram instalados e foi preciso implantar um novo cemitério porque o antigo ficava muito próximo à estação ferroviária. A Rua do Comércio chegou até a Praça da Estação. Abriu-se um cinema, bem montado (Barbosa, 2016).

Conforme Barbosa (2016) a ponte é um marco visual e importante símbolo para cidade. Conforme o autor “o traçado da linha férrea evitou confrontos com serras, aterros imensos, demonstrando um estudo de topografia bem elaborado”, em harmonia com a paisagem natural.

Figura 7: Quadro de fotos da ponte metálica de Iguatu –CE. Inventário do IPHAN, 2008



Fonte: IPHAN (2008); autor Márcio Brás.

## CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

As pontes metálicas ferroviárias são incontestáveis monumentos construtivos, mas não se compõem em monumentos isolados na paisagem, já que simbolizam uma época dourada da economia local e são agentes transformadoras neste cenário, através do seu uso e permanência. Este cenário anteriormente bucólico, com

*Revista Homem, Espaço e Tempo, nº 15, volume 2, p. 26-41, Ago-Dez/2021.*

ISSN: 1982-3800

ocupações territoriais de etnias indígenas ou modificadas pela ação colonizatória portuguesa, passaram por transformações com o surgimento de vilarejos e algumas ocupações, em estilo, predominantemente, vernacular. Inevitavelmente, com a chegada da linha férrea, além de responder ao imediato: a escoação de itens de produção e ao socorro aos flagelados pela seca, sua ação, em conjunto a demais equipamentos da estrada de ferro, constituem um exemplo de espaço produzido, tornando-se algo mais: inicia-se uma silenciosa, mas visível, ocupação e ordenação territorial.

O advento da chegada das estradas de trem transforma a paisagem. Inicialmente pela transformação econômica. Mas logo é seguida por uma transformação mais sutil: a cultural. O trem é caminho para a exportação, mas também é caminho para a chegada de novas tecnologias, produtos e pessoas. As estações de trem, normalmente em estilo neoclassicista ou eclético, difundem tecnologia e estilismo às demais construções. A ocupação, então, passa a ser vivenciada, ou apropriada pela população que a assimila e a transforma.

Embora o tráfego nas linhas férreas tenha sido paulatinamente desativado desde a década de 1970, algumas linhas férreas tenham sido desfeitas, equipamentos ferroviários tenham sido demolidos, as pontes metálicas permanecem no espaço. Algumas como pálios e singulares testemunhos de uma época, que ficou na memória coletiva destas populações. As pontes permanecem como parte do cenário e simbolizam a identidade histórica e cultural dos territórios, que apresentaram um desenvolvimento socioeconômico através do seu uso. Elas são objetos de estudo da identidade do povo cearense, compondo uma possível paisagem etnográfica que, através destes símbolos icônicos, conferem valores significantes a estes territórios.

As pontes são os elementos atrativos dominantes, que se destoam da paisagem natural e em oposição ao desenho urbano setecentista, além da difusão do classicismo francês nas edificações posteriores à chegada do trem.

Essas pontes, embora magníficas pela sua singularidade e monumentalidade, não são as únicas deste vasto repertório. A pesquisa identificou, através de revisão bibliográfica de Capelo Filho e Sarmiento (2010, p. 207-221), outras pontes metálicas ferroviárias no estado do Ceará, ainda a ser melhor investigadas e inventariadas, aqui descritas: ponte sobre o rio Jacarecanga, ponte sobre o rio Ceará, ponte sobre o rio

Acarape, ponte sobre o rio Aracoiaba, ponte sobre o rio Canafístula, ponte sobre o rio Fôfo, ponte sobre o rio Juré, ponte sobre o rio Açudinho, ponte sobre o rio Maranguapinho, ponte sobre o riacho Serra Preta, ponte sobre o rio Cedro, ponte sobre o riacho Água Verde, ponte sobre o riacho Caiçara, ponte sobre o riacho Genipapeiro, Ponte sobre o riacho Tangerinas, ponte sobre o riacho do Castro, ponte sobre o rio Baú, ponte em Crateús, ponte sobre o rio Jatobá e ponte sobre o rio Quincê.

Indica-se como lacunas desta investigação prévia, o estudo pontual e qualitativo da paisagem em cada objeto, assim como uma revisão bibliográfica e iconográfica das estações ferroviárias e demais resquícios do patrimônio industrial destes territórios, afim de qualificá-las para ações de preservação futuras.

## REFERÊNCIAS

BENDER, Barbara. **Time and landscape**. Current Anthropology Vol 43, August-October 2002. p 103-112.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e a consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. Tese de doutorado. Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, Campinas, 2000.

CAPELO FILHO, José; SARIMIENTO, Lídia. **Arquitetura Ferroviária no Ceará**: registro gráfico e iconográfico. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CASTRO, José Liberal de. **Pequena informação relativa à arquitetura antiga do Ceará**. Fortaleza: Editora Henriqueta Galeno, 1973.

\_\_\_\_\_. **Aspectos da arquitetura no nordeste do país: Ceará**. In: História Geral da Arte no Brasil. São Paulo: Instituto Walther Moreira Salles, 1983.

\_\_\_\_\_. **Arquitetura de Ferro no Ceará**. Revista do Instituto do Ceará. Fortaleza: Ano CVI, p. 72, 1992.

DIAS, Dayane Julia Carvalho. **Secas e epidemias: o contexto da mortalidade em Natal e Fortaleza (1870-1878)**. In: IX Seminário Nacional do Centro de Memória-Unicamp & I Colóquio Gestão do Patrimônio Cultural. Secas e epidemias: o contexto da mortalidade em Natal e Fortaleza (1870-1880), 2019. (Seminário). Acessado em 19 SET 2020 em [https://www.ixseminarionacionalcmu.com.br/resources/anais/8/1565381368\\_ARQUIVO\\_Tra\\_balhocompletoCMU-Dayane-Anais.pdf](https://www.ixseminarionacionalcmu.com.br/resources/anais/8/1565381368_ARQUIVO_Tra_balhocompletoCMU-Dayane-Anais.pdf)

EVANS, Michael. J; ROBERTS, Alexa; NELSON, Peggy. **Ethnographic Landscapes**. In: Cultural Resource Management vol.24 n.5. U.S. Department of the Interior National Park Service, Washington: 2001. p.53-56

Frank, B. J. R., & Yamaki, H. T. (2014). **Definindo o Caráter de Paisagens Etnográficas: A COLÔNIA FAZENDA TRÊS BARRAS NO PARANÁ.** *Revista Do Departamento De Geografia*, 27, 196-210.

IBGE. Enciclopédia dos municípios brasileiros. V.16 **Municípios do Estado do Ceará**, 1959.

IPHAN. **Inventário de pontes metálicas do Ceará.** In.: Ponte Ferroviária de Granja: estudo para tombamento federal. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Superintendência do Ceará, 2010.

LEFEBVRE, H. **La production de l'espace.** Paris: Anthropos, 1974.

MORAES, R. R., & PEREIRA ARAUJO FILHO, P. C. (2020). Ponte Metálica de Granja: Resquício do patrimônio industrial ferroviário do Estado do Ceará. **Revista Homem, Espaço E Tempo**, 14(2), 170-185.

PANAREDA, João Maria Clopés. **Estudio del paisaje Integrado.** (Ejemplo del Montseny). Barcelona: Revista de Geografia, v. VII, p.157-165, 1973.

PARK, Robert Ezra. 1973 [1925] "A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano". In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano.** Rio de Janeiro: Zahar Editores.

TUAN, Yi-Fu. Espaço e Lugar. **A perspectiva da Experiência.** Tradução por Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1983

VIEIRA JUNIOR, A. O. **O açoite da seca: família e migração no Ceará (1780-1850).** XIII ABEP, Minas Gerais, 2002.