

O tombamento da Estação Ferroviária do Crato

JOSÉ LIBERAL DE CASTRO*

Este artigo adapta a versão preliminar de parecer que o autor emitiu como relator do processo concernente ao pedido de inscrição da antiga Estação Ferroviária do Crato nos Livros de Tombo da Secretaria Estadual da Cultura. A solicitação de tombamento fora encaminhada pela Prefeitura Municipal do Crato ao Conselho Estadual de Preservação do Patrimônio Cultural / COEPA por intermédio da Coordenadoria do Patrimônio Cultural / COPAC, da referida Secretaria ¹.

Como, de fato, apenas o edifício da estação constituía o objeto do tombamento diligenciado, por tal razão, foi remetido parecer conciso e definitivo à Secretaria de Cultura, redigido com o necessário viés burocrático. Diferentemente do documento enviado, a versão preliminar do texto incluía referências históricas e também considerava assuntos paralelos, nem sempre diretamente correlatos com a estação ferroviária e sua arquitetura. Ao publicar a matéria na Revista do Instituto do Ceará, o autor preferiu, pois, recorrer à forma primitiva do texto, bem mais abrangente, adaptando-a, à parte havê-la acrescido com notas de rodapé esclarecedoras. Para melhor clareza expositiva, o artigo ficou dividido em três blocos interdependentes: 1. As ferrovias; 2. O Crato; 3. A Estação Ferroviária

A edificação contemplada com o tombamento

O edifício da antiga Estação Ferroviária, hoje desativada, integra o acervo de bens patrimoniais da Prefeitura Municipal do Crato. Trata-se de obra de indiscutível mérito arquitetônico nos quadros estaduais.

* Sócio efetivo do Instituto do Ceará.

¹ O autor emitiu o parecer na condição de representante do Instituto do Ceará no Conselho Estadual de Preservação do Patrimônio Cultural / COEPA, da Secretaria Estadual de Cultura.

Além de expressivo testemunho do desenvolvimento material da cidade, a estação compôs cenário de eventos significativos da história política e social da região.

Localizado em frente a uma praça de especial evidência na malha urbana cratense, por sua condição de estação ferroviária terminal, o edifício adquiriu características próprias, impostas pelo programa arquitetônico. Marcas identificadoras similares também se observam em outras obras cearenses similares, como as estações de Fortaleza, Baturité, Camocim, Sobral e Crateús. O funcionamento da estação, ao longo dos anos, solicitou a construção de obras complementares, arroladas no processo.

Em favor do tombamento, o fato de ter sido a solicitação encaminhada pela entidade proprietária da edificação, que a pretende preservar, ofereceu a vantagem de se eliminarem antecipadamente ocasionais controvérsias sobre a matéria.²

1 As ferrovias

Os limitados objetivos deste artigo não permitem evocar o impacto verificado pela introdução do transporte ferroviário no cotidiano das populações. A novidade, recebida como padrão de progresso e inserção no espírito do século, revolucionou a vida de todos, alterando as relações de tempo e de espaço, incentivando as trocas comerciais e proporcionando o surgimento de novos hábitos, entre os quais, o turismo. Por outro lado, despertava temor em pessoas ingênuas, vista como monstro diabólico, máquina potente, resfolegante, que não precisava da ajuda dos homens nem dos animais para correr sobre os trilhos.

A emergência do transporte ferroviário

O nome de Robert Stephenson aparece sempre citado como figura primordial na emergência dos transportes ferroviários nos anos

² O vocábulo “tombamento” aparece empregado consoante variação semântica específica. Significa o alistamento, o arrolamento da edificação nos *Livros de Tombo* da Secretaria Estadual de Cultura. Entre os benefícios do “tombamento”, alinham-se a honraria distintiva, concedida ao conjunto arquitetônico, e sua preservação material, oficialmente assegurada por força de legislação estadual. Na acepção ora considerada, *tombamento* é brasileirismo. Em outros países, inclusive em Portugal, usa-se a palavra *classificação*.

iniciais do século XIX. Advento imbricado nas conquistas da Revolução Industrial, cabe porém lembrar que, para consolidação da nova modalidade de condução e na sua difusão, se conjugaram várias descobertas e invenções, acumuladas no passar do tempo, sempre acompanhadas de melhoramentos técnicos.

Como fator básico para eclosão do processo, impôs-se a aplicação da energia a vapor às máquinas, em particular aos sistemas mecânicos de transporte. Os percursos terrestres ficavam, até então, inteiramente à mercê do esforço humano ou de animais. As rodas d'água e os moinhos de ventos, é bem verdade, aproveitavam as forças da natureza, mas somente podiam ser utilizados em instalações estacionárias.

O transporte sobre trilhos, contudo, já constituía prática antiga, de meados do século XVI, empregada nas minas de carvão, a fim de facilitar o deslizamento de pequenos vagões, tirados à força humana ou por animais. Como os trilhos, geralmente feitos de madeira, não podiam suportar grande peso, foram substituídos por peças de ferro fundido, todavia, ainda sem melhores resultados. Somente os trilhos de ferro forjado puderam resistir ao aumento das cargas.

Muitas dessas melhorias técnicas foram contemporâneas das primeiras experiências de James Watt nas máquinas movidas a energia térmica (1765), mas somente tiveram aplicação mecânica específica quando, quatro décadas após, em 1804, Richard Trevithick conseguiu usar bielas ajustadas aos êmbolos dos mecanismos, as quais, fazendo movimentar os sistemas de rodas, compeliam a impulsão das máquinas.

O transporte ferroviário, tal como veio a se desenvolver, formado por uma locomotiva arrastando vagões com passageiros e, depois, com cargas, teve contudo de esperar ainda mais vinte anos, até a viagem inaugural da *Locomotion* de George Stephenson, entre as cidades inglesas de Stockton e Darlington, em 1825.

Foi rápida a expansão das ferrovias na Europa e nos Estados Unidos, logo utilizadas intensivamente como meio de condução segura e pontual de pessoas e de mercadorias, cedo transformadas em troféu simbólico do desenvolvimento material proporcionado pelo capitalismo triunfante.

Paralelamente aos seus objetivos específicos, a nova modalidade de transporte ensejou o aparecimento e o aperfeiçoamento de inumeráveis técnicas, com repercussão designadamente no campo das obras civis,

envolvendo a construção de túneis, de pontes e de estações ferroviárias, obras estas últimas marcadas pelo emprego de grandes vãos. As buscas pelo conforto nas viagens se manifestaram de imediato, com rápidas conquistas no desenho dos vagões, quer nos seus interiores, quer nos sistemas de molejo, conquistas extensivas à forma das poltronas e dos beliches de carros-leito, bem como aos equipamentos de aceleração e de frenagem (GIDEON, 1969: 439-46).

As estações ferroviárias

As estações ferroviárias foram construídas para abrigo temporário dos passageiros. Constavam minimamente de uma sala de espera, de uma saleta para atendimento dos usuários e controle da estação, de outra saleta para o telegrafista, bem como possuíam compartimentos destinados à guarda de bagagens, além de sanitários e da plataforma de acesso aos trens, coberta ou descoberta. Nas povoações ou cidades menores, a pequena estação ferroviária reduzia-se praticamente a um espaço único, onde se concentravam todas as funções.

Nas localidades de maior movimentação, construíram-se galpões, especificamente destinados a depósitos de mercadorias, nem sempre próximos da estação de passageiros.

Após o término da Guerra 1939-1945, verificou-se um apressado desmonte da malha ferroviária brasileira, perpetrado em favor da rede rodoviária. A desativação dos serviços de transporte de passageiros a longa distância fez deteriorar-se um sem-número de antigas estações em todo o País, na quase totalidade abandonadas e submetidas a processo de acelerada e inexorável destruição³.

Diversamente do que tem ocorrido em outras localidades, onde prédios semelhantes ficaram entregues ao descaso, a Prefeitura Municipal do Crato, em boa hora, decidiu adquirir o edifício da estação ferroviária aos antigos proprietários. Pretende recuperá-la e reintegrá-la ao cotidiano da cidade, embora se veja impelida a destiná-la ao exercício de novas funções, compatíveis, é claro, com a tipologia do edifício.

³ O Plano SALTE, aprovado no governo Dutra, somente se interessou pela implantação e expansão da rede rodoviária. Amparava-se no argumento pragmático de que à administração pública competiria apenas a construção e conservação das estradas, visto que a aquisição a manutenção dos veículos ficaria a cargo de seus proprietários.

Mutações na vida brasileira

A inclusão direta do Brasil no mundo capitalista, iniciada com a chamada abertura dos portos em 1808, redundou em visíveis mudanças no viver cotidiano das populações, tanto em consequência da importação de produtos industrializados e do emprego de novas técnicas, quanto na absorção de novos padrões de comportamento social. Vários setores da vida nacional foram afetados com as transformações correlacionadas com atividades fabris, nomeadamente nos setores de máquinas estacionárias (tecelagem, serrarias) e nos transportes ferroviários e marítimos, transformações que resultaram na formação de uma incipiente classe operária.

Por vários motivos, as novidades mecânicas oferecidas pela Revolução Industrial encontraram campo fértil no País, que passara a conhecer incontestável progresso em meados do século XIX, após a pacificação política nacional, alcançada com a proclamação da maioria de Pedro II. Apesar das contradições e, tantas vezes, da lentidão das mudanças, juntavam-se, àquele importante ato político, outros mais, que favoreceram a expansão do cultivo e a exportação de produtos agrícolas, especialmente o café. Entre muitas resoluções, avultava a Lei Eusébio de Queiroz (1850), que proibia a importação de escravos, aliás, cumprida sob interferência punitiva da armada britânica no Atlântico Sul. O êxito da lei favoreceu o incremento de atividades produtivas, resultantes da absorção de capitais anteriormente envolvidos no tráfico. Entre outras consequências imediatas, as mutações incentivaram a expansão do trabalho livre no país, atraindo imigrantes europeus.

As ferrovias brasileiras

As primeiras concessões em favor da instalação de ferrovias no País datam de 1835, no período regencial, quando foram autorizados vários empreendimentos, todavia, sem resultados práticos⁴. Apesar do quadro de transformações velozes, o Brasil somente assistiu à construção de sua

⁴ “O primeiro diploma legal a respeito de estradas de ferro no Brasil foi o Decreto n.º. 100, de 31 de outubro de 1835, sancionado pelo Regente Padre Feijó, em nome do Imperador D. Pedro II” (SILVA TELLES, 1984:185).

primeira via férrea em 1854, obra do Visconde de Mauá, realizada nos arredores do Rio de Janeiro⁵, embora logo se tenha verificado a expansão da malha ferroviária em outras partes do País. Os trilhos acompanharam, principalmente, a propagação do cultivo do café, embora, aqui e ali, se vissem entravados pelo relevo acidentado de muitas regiões.⁶

Ferrovias no Ceará

Conquanto, no período, o Ceará não tivesse participado diretamente daquele quadro de mudanças econômicas conseqüentes à Lei Eusébio de Queiroz, beneficiou-se com a valorização do preço do algodão, cuja oferta internacional diminuiria em decorrência da guerra da Secessão (1860-1865), nos Estados Unidos, que privava a indústria britânica da obtenção do produto americano cultivado nos estados do Sul.

O acúmulo de capitais, reduzido que fosse, incentivou um grupo de empresários, envolvidos pela euforia econômica que animava a Província, a tentar obter a concessão de explorarem uma ferrovia, destinada a ligar a Capital à serra de Baturité, fonte de abastecimento de gêneros alimentícios e cenário de florescente desenvolvimento de produção cafeeira.

A estrada de ferro teve seu trecho inicial inaugurado em 1873. A inesperada e cruel seca deflagrada em 1877, e que durou três anos, debi-

⁵ A Estrada de Ferro Mauá ligava o Porto da Estrela, à margem do rio Inhimirim, perto de sua foz, no fundo da baía da Guanabara, com a Raiz da Serra, no pé da serra dos Órgãos, a caminho de Petrópolis, cidade esta somente alcançada posteriormente por meio de um sistema de subida em cremalheira. Entre o Largo do Paço (Imperial), isto é, entre a atual praça 15 de Novembro e o Porto da Estrela, o trajeto realizava-se por via marítima, cruzando a baía. A partida de trens diretamente do centro da cidade do Rio de Janeiro somente se operou quando da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil), depois de aterrados os charcos que interceptavam a implantação dos trilhos em direção ao interior.

⁶ Após a Estrada de Ferro Mauá, a primeira ferrovia brasileira instalada foi a Estrada de Ferro do Recife ao Cabo, em 1858, empreendimento com técnica e capitais ingleses. Na mesma ocasião, inaugura-se a Estrada de Ferro D. Pedro II (futura Central do Brasil), estabelecida para atender ao escoamento da produção de café da região de Vassouras, na província do Rio de Janeiro. Somente após a implantação de uma pequena ferrovia nos arredores da baía da Guanabara, a Estrada de Ferro Cantagalo, e inaugurado o trecho inicial da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, em 1860, também organizada em Londres, é que surgiram as ferrovias paulistas, acopladas aos negócios do café. A primeira foi a São Paulo Railways (Santos / Jundiaí), de 1865, seguida da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, patrocinada por fazendeiros da região de Campinas, já de 1872, com obras posteriormente complementadas pelo engenheiro cearense Viriato de Medeiros (SILVA TELLES, 1983: 183-218).

litou as finanças da Província. Em um quadro difícil, somente em 1882, dez anos depois, as linhas atingiriam a cidade de Baturité, ponto final do empreendimento. Um ano antes, tivera início o tráfego da Estrada de Ferro de Sobral, que ligaria essa cidade ao porto marítimo do Camocim.

Planos de expansão das redes ferroviárias nacionais

Quase uma década após, já no período republicano, os trabalhos de continuação das linhas da Estrada de Ferro de Baturité seriam retomados. Reativavam velhos planos do governo imperial, referentes à implantação de uma malha de interligação ferroviária entre distintas regiões do País. As linhas, em direção sul, aspiravam a cruzar as divisas serranas do Ceará em pontos menos elevados, a fim de atravessar Pernambuco, até as margens do São Francisco, em Juazeiro da Bahia. Dessa cidade, por via de solução intermodal, as viagens continuavam em barcos, pelo rio, de sorte a encontrar as ferrovias mineiras em Pirapora, de onde prosseguiriam para o Rio de Janeiro e estados sulinos.⁷

Em termos de Ceará, consoante opinião formulada na época por um engenheiro de prestígio, a expansão ferroviária apontava para três objetivos:

- a. “ligar o Ceará ao Sul da Republica”; estabelecendo integração de amplitude nacional;
- b. “proporcionar maior desenvolvimento da lavoura e da industria”;
- c. assentar “uma estrada estrategica, para minorar os effeitos das seccas periodicas que assolam este Estado.”⁸

⁷ O autor, quase adolescente, durante a Guerra, fez essa viagem em busca do Rio de Janeiro. De trem, entre Fortaleza e o Crato, em dois dias, com dormida em Senador Pompeu. Três dias de espera no Crato e viagem sobre a carga de sal nos caminhões que vinham de Mossoró e do Aracati, em demanda de Petrolina, em Pernambuco. Mais quatro dias de espera pelos vapores da Mineira ou da Baiana, movidos a roda d’água que percorriam o rio São Francisco, de Juazeiro da Bahia a Pirapora, em Minas, num trajeto de onze dias. Mais um dia para alcançar Belo Horizonte, pelos trilhos da antiga Rede Mineira de Viação. Finalmente, ainda mais outro dia, para chegar ao Rio de Janeiro às onze da noite, pelo trem, já confortável, da Central do Brasil. Ao todo, vinte e dois dias de viagem! *Come è bella giovinezza, chi si fuggi tuttavia*, cantava Lourenço de Médicis, no alto dos carros alegóricos que percorriam Florença em dias de festa...

⁸ Declaração do engenheiro-chefe da Estrada, Ernesto Antônio Lassance, em relatório destinado a constar de textos de valorização de produtos cearenses enviados para integrar a contribuição brasileira à Exposição Internacional de Chicago, inaugurada em 1893 (relatório citado por FERREIRA, 1989: 33).

Assim, proclamada a República, evidenciou-se manifesto interesse por reativar os planos de ampliação da rede ferroviária nacional, com reflexos no Ceará, já no decênio final do século XIX. A ferrovia que, desde 1882, ainda no período imperial, estacionara em Baturité, ganha alento, de sorte que, no começo do século XX, chegaria a Senador Pompeu, a quase 300 quilômetros da Capital. Em 1910, com mais 100 quilômetros alcançava o Iguatu, para finalmente atingir o Crato, em 1926.

Nos anos 20, entretanto, ocorreram algumas revisões dos planos, visto que as obras de combate às secas, desenvolvidas no governo Epitácio Pessoa, exigiram a implantação de ramais ferroviários, destinados a transportar maquinaria pesada de firmas estrangeiras, encarregadas da construção de açudes. Por outro lado, como a ferrovia passava próximo da divisa da Paraíba, em vez da ligação direta com o Sul, foi proposto desviar-se a linha ao longo daquele estado, terra natal do presidente Epitácio, até Patos, onde se entroncaria com os trilhos da Great Western, empresa com sede no Recife.⁹ Essas alterações nos planos retardariam um pouco os trabalhos em direção ao Cariri.

Problemática local e dificuldades nacionais

O longo percurso da Capital ao Crato, vencido lentamente, deparou seguidas e grandes dificuldades. Basta lembrar que, em 1878, antes de alcançar Baturité, diante de inúmeros problemas, a ferrovia tinha sido encampada pelo governo imperial (STUDART, t.2, 1896: 243-51). A expansão das linhas, portanto, verificou-se com demora, refletindo as próprias dificuldades enfrentadas pelo País, cuja rede ferroviária ficou praticamente estagnada no primeiro decênio do século XX.

A indicação dos nomes de Lauro Muller e, principalmente, de Francisco Sá, para dirigir o Ministério da Viação, imprimiu novo alento à expansão da rede ferroviária nacional.

⁹ Essa junção ferroviária somente veio a ocorrer mais de três décadas depois. Na ocasião, os trens alcançaram apenas as cidades de Sousa e Cajazeiras, localizadas perto do Ceará. Como, à época, Fortaleza não dispunha de porto organizado, com cais onde os grandes navios atracassem, havia total desinteresse do comércio local na ligação, pois, em grande parte, o algodão produzido no Estado seria deslocado para Campina Grande, cidade subsidiária da praça do Recife. Na verdade, o ramal atraiu para a capital cearense vultosa colônia de oeste-paraibanos, principalmente cajazeirenses, gente operosa, que logo se distinguiu no comércio e cujos descendentes hoje ocupam posições destacadas na vida fortalezense.

Entre várias medidas, que retomavam os velhos planos de integração viária nacional, já discutidos desde os dias imperiais, Francisco Sá propôs a criação de uma Inspeção Federal de Estradas, direcionada à coordenação, ao controle e à fiscalização das ferrovias nacionais. Essa rede ampla conectaria, num todo integrado, as primitivas linhas de penetração, originariamente destinado ao escoamento de produtos agrícolas, cujo traçado, visto em um mapa, assemelhava-se a tiras de trilhos dispersas, lançadas do litoral ao interior, refletindo as práticas de exploração colonialista.

Em busca de recuperação do semi-árido do Nordeste, Francisco Sá defendia uma proposta de uso integrado da tecnologia, planejando uma ação conjunta da açudagem, do sistema ferroviário e dos complexos portuários. Consoante essa diretriz, procurou, portanto, favorecer a expansão da rede ferroviária, além de promover a criação da Inspeção Federal de Obras Contra as Secas (1907) e estimular elaboração dos projetos dos portos do Recife e de Salvador, bem como estudos do porto de Fortaleza, estes, infelizmente, sem êxito. Conseguiu, porém, levar os trilhos da ferrovia cearense até o Iguatu, a 400 quilômetros da Capital (1910).

Durante a guerra 1914-1918 arrefecidos os planos de crescimento material, o País viu-se na contingência de forçar o início de um processo amplo de industrialização. Durante o período, acumulou reservas financeiras oferecidas pela exportação de produtos agrícolas, embora fossem incomensuráveis os prejuízos no fim do decênio, decorrentes da quebra financeira mundial de 1929.

Presidente da República em 1919, Epiácio Pessoa por sua origem, revelou-se pessoalmente interessado de modo direto no encaminhamento de soluções para os problemas do semi-árido nordestino. Na ocasião, o governo federal contratou vultoso número de obras com firmas estrangeiras, inclusive a construção de grandes açudes, obras que exigiam, como já se assinalou, remessa de materiais e máquinas pesadas por via ferroviária, requerendo implantação de ramais às linhas tronco, como ocorreu no Ceará. Por interferência dessas ações, somente em 1926, a antiga Estrada de Ferro de Baturité, de há muito denominada Rede de Viação Cearense, atingia finalmente seu ponto terminal, atingindo a cidade do Crato. Alcançava-a tardiamente, mais de meio século após lançados os primeiros trilhos da ferrovia, ao longo de 600 quilômetros .

O empreendimento, ultimado com grande esforço, somente ficou concluído nos últimos dias do governo de Artur Bernardes, cujo Ministério da Viação e Obras Públicas tinha como titular o engenheiro Francisco Sá, figura política intimamente ligada ao Ceará, patrono da obra.

A figura de Francisco Sá

Francisco Sá nasceu no Brejo de Santo André / MG em 1862 e faleceu no Rio de Janeiro em 1936. Logo após obter seu diploma em engenharia, transferiu-se para o Ceará, a fim de trabalhar na Estrada de Ferro de Baturité. Integrando-se à vida local, casou-se com Olga, filha de Antônio Pinto Nogueira Accioly¹⁰. Conquanto Accioly já então desfrutasse de prestígio, sua presença avultou depois da Proclamação da República, quando se tornou Presidente do Estado por três vezes e chefe da oligarquia que dominou a vida política cearense durante vinte anos, até ser deposto em 20 de janeiro de 1912 por uma revolta popular.

Francisco Sá ascendeu rapidamente aos altos postos da vida administrativa nacional por via de influência do grupo aciolino. Logo, porém, demonstrou possuir méritos pessoais que lhe permitiram transitar brilhantemente nas altas esferas políticas e técnicas da Capital Federal, quando procurou desenvolver programas de ação particularmente voltados para a problemática ferroviária do país. Quando Accioly e seu *entourage* perderam o poder, Francisco Sá manteve o prestígio político e técnico, figurando como a mais alta expressão representativa da família do sogro, já não propriamente amparado pelo Ceará, mas por sua terra natal, Minas Gerais, da qual foi representante no Senado Federal (1919-1922), e pelo Rio de Janeiro, onde se radicara. São justas, pois,

¹⁰ A instalação da Escola Militar do Ceará, às vésperas da República, atraiu presença numerosa de jovens das províncias vizinhas e até mais distantes. Devia ser agradável a vida fortalezense à época, pelo menos para os cadetes, pois, aqueles não cearenses, de um modo ou de outro, sempre se mostraram posteriormente vinculados à cidade. Muitas jovens da sociedade local se casaram com alunos ou ex-alunos da Escola, moços vindos de fora. Não foi propriamente este o caso de Olga, filha de Accioly, que se consorciou com Francisco Sá, mineiro, chegado ao Ceará com diploma de engenheiro e já empregado. Entretanto, Branca, outra filha de Accioly, casou-se com Raimundo Borges, piauiense, aluno da Escola Militar e futuro general do Exército. Na partilha de tarefas da oligarquia familiar, Borges recebeu do sogro o encargo de administrar as obras de construção do Teatro José de Alencar (1908-1910).

as homenagens prestadas ao ilustre engenheiro, cujo nome aparece consagrado na toponímia urbana das capitais dos três referidos estados, e em muitas outras cidades do país, tais como o Crato, que lhe cultiva a memória na denominação dada à praça fronteira à estação ferroviária, obra esta em que tanto Francisco Sá se empenhou.¹¹

2. O Crato

O território cearense atraiu os interesses lusitanos somente nos anos iniciais do século XVII, tomado como ponto de apoio à conquista do Maranhão aos franceses. Uma vez criado o Estado do Maranhão e Grão-Pará, ligado diretamente a Lisboa, a Capitania ficou praticamente abandonada. Apenas no fim daquele século, franqueadas as terras interiores aos criadores de gado, inicia-se realmente a posse das glebas, distribuídas segundo o regime de cessão por sesmarias. Concomitantemente, ocorrera a pacificação dos sertões, após vencida a reação dos índios, dizimados, expulsos ou aculturados.

Povoamento inicial do Cariri

No processo de ocupação do interior cearense, destacaram-se correntes demográficas procedentes do Nordeste Oriental e também da Bahia. Instaladas as fazendas, muitas vezes em zonas longínquas do litoral, desde cedo, abriram-se caminhos para trânsito do gado destinado aos engenhos e às feiras distantes. Entre as áreas mais afastadas, destacavam-se os sopés da chapada do Araripe, terras férteis e molhadas por fontes naturais, de sorte que “cedo surgiu o Cariri como centro agrícola de grande valor na economia rural nordestina” (STUDART FILHO, 1937:37). Assim, “a lavoura da canna trouxe á região sulina da Capitania uma era de invejável prosperidade”, de que

o Crato se torna o centro onde se surtem de açúcar e de rapadura – particularmente de rapadura, que com a farinha constituía a base da

¹¹ No Ceará, Francisco Sá ainda foi homenageado com o nome de uma pequena estação ferroviária (Uruquê) e com o de uma ponte ferroviária, inaugurada festivamente (COSTA: 1924: 205-12).

alimentação dos nossos sertanejos – não só os nossos campesinos, mas também os matutos de Pernambuco e da Paraíba. Daí saem comboios de 50, 60 e até 100 cavallos carregados de rapaduras, com destino às regiões vizinhas” (STUDART FILHO, 1937:37).

De modo ainda mais evidente do que no litoral, não houve propriamente latifúndios no Cariri, seja em face do uso das terras, dedicadas à pequena lavoura de produção de alimentos básicos à dieta sertaneja, seja porque as glebas, subdivididas, haviam sido ocupadas anteriormente à cessaõ, a grandes proprietários, em sesmarias, que jamais as cultivaram.¹²

Ponto de abastecimento das rotas que conduziam o gado para o litoral distante, o Cariri foi favorecido com a sua localização, inserta em uma rede de caminhos. O Crato logo se tornou centro de irradiação e de convergência da região, beneficiado principalmente pela “Estrada Crato-Piancó”, que levava à Paraíba e a Pernambuco, e pela Estrada “Crato-Oeiras”, que comunicava com o alto sertão do Piauí, zona de grande produção pecuária (STUDART FILHO, 1937: 37—39).¹³

Ação missionária das ordens religiosas

Nos sertões, a ocupação das terras pelas fazendas de criação foi imediata e generalizada, embora se efetivasse por meio de população rarefeita e turbulenta, e com baixa rentabilidade econômica. Do processo de aculturação dos indígenas, participaram missionários jesuítas, expulsos dos domínios portugueses em 1759, por ordem real. Em seguida, porém,

¹² Capistrano denominava *absenteísmo* a ausência de sesmeiros nas terras doadas, fato ocorrido em tantas partes do País. Em relação ao Cariri, o padre Antônio Gomes de Araújo verbera: “O sesmeiro não constituía símbolo de precedência em seus sesmos, mas índice de usurpação sobre os que os haviam precedido e de exploração sobre aqueles que chegavam depois de solicitar um lugar ao sol nas terras açambarcadas” (1973; 134). “Na maioria, esses sesmeiros se encheram, parasitariamente, do produto dos arrendamentos e vendas em que retalharam os latifúndios que nada lhes custaram. O Cariri Novo não é criação desses sesmeiros, porém, daqueles que, a retalho, lhe foram absorvendo os extensos feudos rurais, com que se fundou a pequena propriedade, base da grandeza desta parte do Ceará. (ARAÚJO, 1973: 136).

¹³ “Do Crato, saíam estradas em todas as direções do quadrante. Para o norte seguia a que acompanhava o Salgado até o Icó; para o sul a que, transpondo a Serra Grande, ia ao São Francisco, sertões de Pernambuco e Baía; para oeste a que alcançava Oeiras pela Varzea da Vacca; para leste a que se dirigia para Piancó e Pernambuco. Havia ainda a que demandava S. João do Príncipe [Tauá], por São Matheus [Jucás], e a que conduzia á villa do Jardim (STUDART FILHO, 1937: 46).

como substitutivo, desenvolveram-se as ações catequéticas de franciscanos e também de carmelitas, procedentes dos conventos de Olinda.

Os fatos explicam o interesse, pelo Cariri, no campo das atividades desenvolvidas pelos irmãos de São Francisco, vindos de Olinda e do Recife, em missões espalhadas por paragens longínquas. Entre várias delas, tomou vulto a Missão do Miranda (do Brejo do Miranda), nomeadamente quando sob a direção de Frei Carlos Maria de Ferrara, “frade capuchinho italiano, que os aldeou [os índios] em lugares onde se acha o Crato, doados em 3 de dezembro de 1743 aos indígenas pelo Capitão-Mor Domingos Álvares de Matos” (FIGUEIREDO FILHO & PINHEIRO, 1955: 29).

Quando, no século XVIII, o governo português decidiu integrar os indígenas aos seus desígnios político-administrativos, foram criadas as “vilas de índios”. Essas vilas assumiam aspectos especiais, pois deviam congregiar determinado número de famílias de indígenas, com autonomia de ação, autonomia, entretanto, aparente, pois eram de fato comandadas por um diretor, preposto real, o verdadeiro gestor.

No Ceará, as primeiras “vilas de índios” foram criadas em 1759, em lugar das extintas missões dos jesuítas na Capitania, situadas em Viçosa, Caucaia, Parangaba e Messejana. Em 14 de abril de 1764, numa procura de ampliar as medidas de laicização administrativa, cumprindo ordens reais, o ouvidor Vitorino Soares Barbosa, instalou a “vila de índios” de Montemor-o-novo-d’America, futura vila e cidade de Baturité. A solenidade, seguindo as normas de praxe, contou, para definição do traçado e do uso dos espaços, com a presença do engenheiro Francisco Custódio de Azevedo (1700-1784) (CASTRO, 1999: 48-51).

A vila do Crato

Cumpridas as tarefas em Montemor, o ouvidor seguiu para o Cariri, onde, em 21 de junho de 1764, instalou a vila do Crato, localizada “em núcleo tão obscuro, tão pequenino, qual a Aldeia do Brejo” (FIGUEIREDO FILHO & PINHEIRO, 1955: 30)¹⁴. Como, quase certo, não se fez

¹⁴ A criação da paróquia do Crato, datada de 1762, antecipou a ereção da vila, entretanto, sem maior efeito, pois sua instalação canônica ocorreu pouco depois, em 4 de janeiro de 1768 (GIRÃO, 1983: 76), recebendo, como orago, Nossa Senhora da Penha de França, invocação mariana da antiga capela local e devoção de agrado dos capuchinhos de Olinda, missionários do Cariri. Trata-se de fato pouco comum, pois, no Ceará, de modo geral, a organização

acompanhar do engenheiro, por tal razão, talvez não se saiba quais os padrões espaciais utilizados na ocasião, embora prevalecesse a implantação da vasta praça central, conhecida nas comunas cearenses como “o quadro”. Também se desconhecem (pelo menos, o autor) os documentos originais dos atos de instalação da vila, aliás, não transcritos por historiadores cratenses¹⁵. A criação da vila, ao que se deduz, significava a conclusão de um ciclo de urbanização desejado, pois havia ordens dos governantes de Pernambuco, em tal sentido.¹⁶

Crato é nome de vila lusitana do Alentejo, antiga sede do castelo dos Hospitalários de São João de Jerusalém, de que foi prior Dom Antônio, malgrado lutador pela posse da coroa portuguesa, empalmada pelos

religiosa sempre se antecipou à organização civil. Talvez as duas deliberações se correlacionassem, visto que, ao contrário de Montemor-o Novo (Baturité), o Crato não foi instituída como “vila de índios”, embora a nova vila se originasse de uma missão catequética, a Missão do Brejo do Miranda, e sua população fosse de absoluta maioria indígena. Por certo, ante o fato de ter sido a missão extinta quando da criação da paróquia, às vésperas da instalação da vila, o ouvidor Vitorino Barbosa não se achou com poderes para considerá-la “vila de índios”. Consoante documento transcrito por Freire Alemão: - *a villa foi denominada no acto do levantamento do Pelourinho = Real Villa do Crato = e lhe foi dada para orago N.S. da Penha de França e por padroeiro S. Fidelis* (FREIRE ALEMÃO, docs. BNRJ). Outro documento informa que a igreja já existia e serviu de marco à delimitação da praça: *regulada dita praça pela Igreja que nella existe ainda arruinada a qual tendo frente de 50 palmos [11 metros] e de fundo se deixaram 20 palmos [4,40m] de área na frente dos dois lados (...)* (FREIRE ALEMÃO, id. ib.).

¹⁵ Na verdade, tem-se informação de fatos significativos desse período da história do Crato porque Freire Alemão se deu ao trabalho de transcrever, com grafia já de sua época, inúmeros documentos do século XVIII, que deparou na Câmara Municipal, hoje provavelmente extraviados. Há trechos em branco, certamente porque Freire Alemão não conseguiu decifrar a caligrafia vetusta. Francisco Freire Alemão de Cisneiros (1797-1874), médico, professor e botânico de nomeada, chefiou a *Comissão Científica de Exploração*, que percorreu o Ceará entre 1859 e 1861. A Comissão permaneceu no Crato entre fins de 1859 e os meses iniciais de 1860. Nesses dias, Freire Alemão voltou a manter contatos com o historiador Pedro Théberge (Marcé / França, 1811 - Icó, 1864), radicado no Icó, que lhe forneceu informações sobre a história do Crato, inclusive sobre os projetos de arquitetura que ali vinha realizando.

¹⁶ Comprovam-se claramente as pretensões reais em documento datado de 6 de agosto de 1763, em que o governo de Pernambuco considera a criação da vila: (...) *nas cartas dos governadores de Pernambuco, Luiz Diogo Lobo da Silva, e confirmada pelo Conde Copeiro mor (Manoel de Menezes, Conde de Villa Flor = nota do Dr. Theberge) mandado ao ouvidor mandando crear villas no Ceará, trata-se da do Crato (...) entre as referidas [vilas] falta para estabelecer a do Miranda, q. segundo a qualidade de suas boas serras, abundancia de agoas, bondade dos ares e quantidade de matas se tem assentado ser proporcionada a formar-se uma boa villa, unindo-se os Índios das duas Malocas ou Aldeias do Jucás e Quixelô que estavam fora da Missão da Telha [Iguatu], com todos os índios que andarem dispersos não pertencerem a alguma das novas villas e povoações, a que estão obrigados (...)* (FREIRE ALEMÃO, docs. BNRJ).

reis de Espanha em 1640. Conquanto fosse habitual entre os colonizadores europeus reproduzir, nas Américas, as denominações de localidades de suas terras, tornou-se obrigatório, na época de Dom José I, conferir nomes de cidades portuguesas às novas vilas então instaladas por ordem do Marquês de Pombal. Assim se explica a decisão do ouvidor Vitorino Barbosa em se decidir por *Crato*, como já o fizera um pouco antes, em Monte-mor-o-Novo (Baturité).¹⁷

Em 1816, o Crato tornou-se sede da segunda comarca cearense, com ampla área de jurisdição. A honraria não lhe mudara a condição de vila humilde, tal como aparece descrita naquele mesmo ano pelo ouvidor Rodrigues de Carvalho (descrição atribuída equivocadamente a Silva Paulet). Carvalho pouco fala da vila, em si, apenas declarando: “Não tem caza de camara; tem uma cadeia principiada. A câmara tem de renda annual 400\$000” (PAULET, 1989: 25). Algum tempo depois, visitada pelo médico e botânico escocês George Gardner, em 1838, e comparada desvantajosamente com o Icó, receberia comentários desagradáveis, envolvendo o próprio comportamento social e moral da população (GARDNER, 1942:152-55).

Meados do século XIX e a cidade do Crato

Vinte anos depois, quando da passagem da Comissão Científica de Exploração, conforme opina Freire Alemão, a cidade mantivera-se fisicamente a mesma: *O Crato é uma pequena cidade à qual convinha o titulo de vila. Tem a cidade algumas ruas paralelas direitas e largas (...), mais algumas travessas e becos. A praça da Matriz é um grande quadrilátero desenhos* (FREIRE ALEMÃO, docs. BNRJ). O comentário do botânico fica melhor entendido quando se considera que a vila tinha ascendido à condição de cidade, fazia pouco, em 1853.

¹⁷ No Ceará, a prática fora iniciada pelo desembargador Gama Casco, quando, em 1759, cumprindo ordens reais, mudou o nome das aldeias jesuíticas da Ibiapaba, Caucaia, Parangaba e Paupina, respectivamente, para as vilas de Viçosa d’América, Soure, Arronches e Messejana. Na ocasião, outras localidades também receberam nomes lusitanos, tais como Monte-mor-o-Velho (Pacajus) e Almofala, todavia, não oficializados. Acrescente-se o nome da vila do Sobral (sobreiral), conferido em 1773, sem ficar explicitamente declarada qual das várias localidades portuguesas homônimas recebia a homenagem. O documento, citado na nota 15, faz presumir que o topônimo Crato foi escolhido pelo governador de Pernambuco.

O Seminário de São José

Declarada mutação da Cidade, somente ocorreria depois de 1875, quando Dom Luís, bispo de Fortaleza, criou o Seminário de São José, núcleo de formação educacional, que a transformaria em verdadeiro pólo cultural do Cariri e dos sertões limítrofes. A instalação da diocese do Crato, em 1915, constituiu, pois, conseqüência direta da ação multiplicadora do Seminário, rebatida na vida religiosa, ocasião quando a velha matriz de Nossa Senhora da Penha foi elevada à posição de Sé Episcopal. Desde então, imbricado no desenvolvimento material da cidade, o prestígio do Crato firmou-se, conferindo-lhe posição hegemônica de urbe civilizada, verdadeiro centro regional do Sul do Estado¹⁸. Todos esses fatos explicam por que a cidade se havia transformado em meta final, almejada pelos planos de expansão da ferrovia.

3 A arquitetura da Estação Ferroviária do Crato

A Estação Ferroviária do Crato apresenta-se como uma edificação pavilhonar, definida geometricamente por um paralelepípedo alongado, o qual penetra transversalmente em três paralelepípedos salientes, menores porém mais altos, localizados, um, no centro, e os outros, nas extremidades. Esse esquema de composição, simétrica a um eixo central, comanda a volumetria do edifício, filiando-a a velhos sistemas de organização arquitetônica comuns nos edifícios públicos do século XIX. Entretanto, a carga ornamental aplicada às fachadas, constituída de elementos geométricos que se integram ao conjunto de modo contido, confere à obra um toque de modernidade.

A fachada sudoeste, frontal à praça Francisco Sá, bem como as fachadas laterais, nordeste e sudoeste, receberam preconcebido tratamento estético marcado por elementos decorativos que tanto recorrem a largas faixas horizontais, em busca de transmitir impressão de solidez

¹⁸ “Uma das facetas mais atraentes da vida do Crato é a educação cívica de seus moradores. (...) Cidade alegre e movimentada, de ruas limpas e traçadas regularmente, praças ajardinadas, bem iluminada, de convívio fino e elevado, merece, sem favor, o título heráldico de *Princesa do Cariri*” (BRAGA, 1967: 446).



Estação Ferroviária do Crato, foto incluída no processo.

ao edifício, como a faixas salientes mais estreitas, verticais, em procura de efeitos ascensionais. Vale ressaltar que a fachada de frente ganhou aspecto peculiar com a introdução de amplos vãos em arco de meia volta, correspondentes às portas de acesso, vãos aos quais foram sobrepostos pontalotes de alvenaria que sustentam, ou fingem sustentar, platibandas, estas também encimadas por arcos abatidos, sem funções estáticas.

A fachada nordeste, voltada para os fundos e sem sobreposições decorativas, compreende a plataforma de acostamento dos trens. Por tal razão, recebeu a aplicação de uma longa coberta em balanço, apoiada por esbeltos pilares intermediários.

As fachadas refletem os cortes transversal e longitudinal da edificação, solucionados de modo bastante simples. Os trechos da fachada frontal, abertos em arcos, correspondiam ao salão de espera e ao salão de recebimento e entrega de bagagens. Este último salão hoje está dividido por uma parede e tem as largas portas em arco meio emparedadas, com acessos reduzidos.

Os corpos salientes da fachada de frente mantêm correlação em planta com espaços que exerciam funções específicas, tais como a agência da estação, os sanitários, os serviços burocráticos (estes com uma sobreloja), além de uma expansão do depósito de bagagens. Não se nota indicação expressa de compartimentos destinados a refeições rápidas.

A coberta da edificação, resolvida com telhas cerâmicas de canal, compõe-se de cinco prismas triangulares, que formam telhados com

duas águas, em cangalha, todas vertendo em calhas. Deve também ser incluído o trecho da coberta, lançado à parte, que recobre a plataforma de acesso, localizada na fachada posterior.

Os interiores são singelos. Mostram paredes rebocadas e pisos de ladrilhos hidráulicos, estes, em boa parte, formando desenhos geométricos constituídos de variações que tomam o quadrado como motivo. A antiga sala de espera apresenta um conjunto de bancos cimentados de confecção recente, alheios ao ambiente, por certo introduzidos em substituição a peças antigas, feitas de apoios de ferro e assentos de madeira, destruídas com o passar do tempo.

A caixa d'água metálica, que se eleva ao lado do conjunto, deve ser considerada como elemento integrante da estação. Para melhor entendimento, conviria tivessem constado do processo algumas informações pertinentes ao reservatório, de modo particular quanto ao sistema de travessamento estrutural bem como quanto à capacidade. Dados sobre o fabricante, caso tivessem sido externados, também despertariam interesse.

As opções estéticas do projeto

A Estação Ferroviária do Crato integra o reduzido grupo de instalações semelhantes que remanescem em cidades cearenses. Ao contrário, porém, da Central fortalezense e das estações de Baturité, do Camocim, do Sobral, todas construídas em finais dos oitocentos, a estação ferroviária cratense é realização da primeira metade do século XX. Essa referência cronológica implica mutações estéticas que refletem um período ainda em transição, mas já orientado para propostas arquitetônicas concebidas consoante novas aspirações estéticas, projetadas para atendimento de novos programas, elaboradas com novos materiais de construção e consoante novas técnicas. A Estação Ferroviária do Crato traduz esse momento de fins de um período de transição, todavia ainda reproduzindo soluções usuais perceptíveis na adoção de um sistema de simetria a um eixo central, que rege a disposição hierarquizada dos volumes. Embora filiada a realizações de vertente eclética, descarta o emprego de formas ornamentais de origem historicista, recorrendo a elementos decorativos marcados por uma deliberada simplificação geometrizar, reformulados

segundo um direcionamento que lhes confere traços de modernidade antecipadora¹⁹.

Como arco temporal, vale lembrar que, na Europa, o *ecletismo arquitetônico* ou abriga obras edificadas desde a segunda metade dos oitocentos, ou até bem antes, até dias posteriores ao fim da guerra de 1914/1918. No Brasil, as realizações dos dias finais desses marcos cronológicos não apenas misturam estilos, fato comum ao ecletismo, mas mesclam léxico de procedência vária, muitas vezes coletado já em vocabulário de vertente modernizante, como ocorre na Estação Ferroviária do Crato.

O texto da solicitação de tombamento faz referência à expressão *art déco*, tida como característica estética da edificação. Não parece, contudo, aconselhável usar-se a expressão, somente divulgada na Europa, e às vezes de modo pejorativo, após encerrada a *Exposition Internationale des Arts Décoratives et Industrielles Modernes* de Paris, aberta em 1925, isto é, em datas quando a estação estava às vésperas de ser inaugurada! Desde as décadas finais do século XIX, vinha sendo tentada na Europa e nos Estados Unidos uma reconceituação da forma dos objetos e da própria arquitetura, envolvendo vigoroso debate concernente às possibilidades de criação de uma linguagem plástica nascida da produção industrial. Assim, no campo da edificação, explica-se o rápido abandono do emprego dos ornatos de cunho historicista, trocados por elementos decorativos de feição geométrica, integrados ao conjunto. Nesse quadro de transições e afirmações, a mostra parisiense de 1925 transformou-se, de fato, em oportunidade ímpar de apresentação e ampla divulgação internacional das novidades, particularmente no campo do desenho do objeto e da renovação do ornato, com forte rebatimento na arquitetura fortalezense, todavia já nas décadas de 1930 /1940.

Deve-se porém ressaltar que muitas mensagens inovadoras, por certo com raízes mais profundas, procediam de várias fontes, todas em fase de franca absorção nos meios profissionais brasileiros, como parece ter sido o caso da estação cratense, na qual, testemunho da indefinição estética observada na ocasião, se imbricavam passado e presente. Não se deve esquecer

¹⁹ Ecletismo arquitetônico, consoante a própria etimologia, é denominação conferida à mistura de estilos. Na época, denotando transição estética, mesclavam o antigo com o moderno, qual se vê na Estação Ferroviária do Crato.

de que, no mesmo ano de 1926, quando a estação ferroviária começou a funcionar, Le Corbusier, como mensagem nova, projetava o conjunto residencial de Pessac e eram inauguradas as instalações da Bauhaus, em Dessau, da autoria de Gropius, obras paradigmáticas, que já se apresentavam formal e espacialmente elaboradas segundo uma completa revisão estética, caracterizadora do modernismo arquitetônico racionalista.

Festas de inauguração

A inauguração da Estação Ferroviária do Crato ocorreu em 9 de novembro de 1926, com entusiasmado júbilo da população. Leonardo Mota, em suas *Datas e Factos para a História do Ceará*, assim resume os acontecimentos:

8 de novembro – *Chega ao Crato o trem especial da comitiva que vai inaugurar a estação ferroviária daquela cidade, cerimônia que só tem efetividade no dia seguinte. À chegada do expresso, discursou o dr. Otacilio de Macedo. Às 13 horas, realiza-se um banquete de 120 talheres, presidido pelo Bispo D. Quintino. À hora dos brindes, fizeram-se ouvir os Drs. Elísio de Figueiredo, Hugo Rocha, José Valente, João Vitoriano, Fanor Cumplido e Jorge Rocha (Hugo Rocha e Jorge Moreira da Rocha pertenciam aos quadros da RVC).*

9 de novembro – *Inauguração da estação ferroviária do Crato. O ato foi precedido de uma missa campal, celebrada por D. Quintino. Na cerimônia da inauguração, discursaram D. Quintino, e os Drs. Hugo Rocha e Jorge Rocha (MOTA, 1951: 105).*

Os festejos de inauguração do edifício, com pompa e alegria, demonstram a ansiedade pela espera do melhoramento, mitificado pelo fascínio exercido pelas ferrovias, tais as vantagens que nova modalidade de transporte oferecia. Tornar-se “ponta de linha” constava como aspiração das cidades servidas pelo trem. Essa função, agora permanente, tornava o Crato pólo de convergência e centro de distribuição regional, consolidando a centralidade exercida no Cariri e vizinhanças.

Atribuição indevida da autoria do projeto da estação

O texto do pedido de tombamento afirma que o projeto da estação teve como autor o engenheiro Urbano de Almeida. A declaração de

modo algum pode ser aceita, provavelmente nascida de algum equívoco ocorrido durante a busca de informações.

Antônio Urbano de Almeida (Quixadá, 1900 - Fortaleza, 1982), diplomou-se em engenharia pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Retornando logo depois ao Ceará, foi trabalhar na Rede de Viação Cearense, instituição em que fez carreira profissional, tendo ascendido ao posto de Chefe do Departamento de Tração. Assumiu a direção da Prefeitura da Capital logo após a vitória da Revolução de 1930, quando comandou a elaboração do Código de Obras, aprovado em 1932 e publicado em 1933. Figura como um dos fundadores do SENAI Norte/Nordeste e do CREA da 9ª Região, atual CREA/ CE. Tornou-se professor de física no Colégio Militar de Fortaleza, aposentando-se ao completar os 70 anos.

Quando engenheiro da Rede de Viação Cearense, ficou encarregado da construção da Estação Ferroviária do Crato. Não se conhece, entretanto, qualquer atividade de Urbano de Almeida como projetista de arquitetura. Seria, portanto, totalmente improvável que, como recém-diplomado em engenharia, assinasse o projeto da Estação Ferroviária do Crato, obra de pioneirismo estético, pelo menos no âmbito cearense.

Tivessem sido os planos da Estação elaborados em Fortaleza, certamente contariam com a participação de projetistas locais altamente habilitados, que os havia, embora ainda filiados ao ecletismo arquitetônico, quer de cunho historicista, quer de outras fontes. Basta apenas mencionar nomes como João Sabóia Barbosa (1886-1972), autor da sede do Banco Frota Gentil (atual Banco Bandeirantes), de 1924, ou José Gonçalves da Justa (1870-1944), que formulara, em 1926, o projeto da Secretaria da Fazenda, obras essas da mais alta valia nos quadros da arquitetura cearense. É bem verdade, esclareça-se, ambos já se encaminhavam para outras soluções formais, todavia, externadas algum tempo depois. Antes de deixar o Ceará, em 1928, João Sabóia Barbosa já enveredara por novos caminhos de eliminação ornamental, posteriormente desenvolvidos no Rio de Janeiro, para onde se transferiu, enquanto José Gonçalves da Justa, a par de outras realizações, projetava a demolida Coluna Hora em 1933, com linhas fiéis às produções ditas *Art Déco*. Consideradas as opções estéticas cultivadas por Barbosa e Justa, pode-se afirmar que, na época de planejamento da Estação, o projeto jamais poderia trazer a assinatura desses profissionais.

Deste modo, tudo leva a crer que a Estação Ferroviária do Crato foi projetada no Rio de Janeiro, por interferência de Francisco Sá. No fim de contas, no Rio vivia Francisco Sá, e a antiga Capital da República avultava como o grande centro político, econômico e cultural do País, ponto de divulgação das mais diversas tendências estéticas.

A verdadeira autoria do projeto da estação

Depois de entregue à Secretaria Estadual de Cultura o parecer sobre o tombamento da Estação, o autor não se conformou com haver, na ocasião, admitido desconhecer a autoria do projeto do edifício, pois mantinha a certeza de que, embora de modo vago, se lembrava de alguma informação pertinente. Passados uns dois anos, em pesquisa no Arquivo Iconográfico do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, eis que depara com o projeto arquitetônico da Estação, uma cópia do desenho original, extraída em papel (ferro-prussiato) com linhas brancas sobre fundo azul, relativamente conservada! Regozijou-se com o achado, é claro, certo de que a imagem gráfica do documento não esmaecera nos desvãos de sua memória, hoje não tão viva como outrora.

A prancha, com 82,3 cm x 46,3 cm, intitula-se - *R.V.C. / P. E. F. B. / Estação de Crato / Escala 1:100*. Mostra a planta geral da edificação, bem como um desenho da *Fachada Principal*, outro da *Fachada Lateral*, além de uma *Secção EM*, isto é, um corte transversal. De extremo a extremo, as cotas da planta acusam uma dimensão de 33,40 m, com largura de 10,40m nos retângulos mais salientes. O vão interno, de 9,00m, é vencido por armações de madeira, do tipo tesoura inglesa simples, com um pendural e duas escoras, cujo tensor (linha horizontal inferior) fica a 4,50m do piso, portanto, altura dos pés direitos dos salões.

No desenho, com esforço, foi possível reconhecer apenas a assinatura do *Diretor Geral / D. Rockert*, o engenheiro Demosthenes Rockert. Logo abaixo, como *Engº Chefe de Divisão*, entrevê-se outra assinatura, de *A. ou H.(?) Rocha*, provavelmente correlacionada como o nome do engenheiro Hugo Rocha.

Infelizmente, os nomes do projetista e do desenhista, pelo menos até o momento, não ficaram devidamente identificados. Sob a linha *Projecto* de aparece a assinatura *Eng. Elysio* ou *Elyseu*, cujo sobrenome pode ser *Moreira (?)*, *Mariano (?)*, *Maia (?)*, *Morais (?)*, *M. de Assis*

(?). (ver o nome Elysio de Figueiredo, citado por Leonardo Mota). Sob a referência *Desenho de*, alguém se assina como *A. J. Ipiranga (?)* ou *J. Ipirajá (?)*, talvez co-autor do projeto. Como as assinaturas não aparecem subscritas em letra de forma pelos respectivos signatários, os nomes aventados limitam-se a meras suposições.

Os dois últimos profissionais, projetista e desenhista, dificilmente seriam cearenses ou viveriam permanentemente no Ceará. Os nomes, por serem desconhecidos, confirmam a suspeita, já levantada, de que talvez pudessem atuar nos quadros do Ministério da Viação.²⁰

Ampliação do tombamento a edificações anexas

A Prefeitura Municipal do Crato solicitou que na área demarcada pelo tombamento fossem incluídos o antigo pavilhão de dormitórios e a casa de morada do agente da estação. O prédio do dormitório desenvolve curioso programa arquitetônico. Talvez possa vir a ser distinguido pelo tombamento, embora concedido com limitações quanto a seu uso futuro, posto que a modificação dos espaços que caracterizam a edificação redundará na perda de aspectos documentais de sua arquitetura, singular testemunho de práticas sociais embutidas na história da comunicação ferroviária no Ceará.

A casa do agente, é pena, não oferece qualquer característica que possa distingui-la como obra residencial pouco comum, além de aparecer fortemente diluída num grupo de edificações sem valia, que a cercam. Oportunamente, poderá vir a ser incluída nalguma poligonal de preservação do conjunto, entretanto, sem se beneficiar de tombamento específico.

Vale acrescentar que o autor se absteve de sugerir o lançamento de uma poligonal de proteção da vizinhança da Estação. Precisaria avaliar

²⁰ Caso o projetista tenha firmado contrato para execução do projeto diretamente com a Rede de Viação Cearense, é provável que seu nome conste dos livros pertinentes, por certo, guardados nos arquivos da ferrovia. (Relatórios 1925/26) e também do DNOCS. Se o contrato foi assinado no Rio de Janeiro, por meio de Francisco Sá, torna-se muito complicado identificar o autor do projeto, talvez citado em documentação ministerial preservada no Arquivo Nacional. O projeto da Estação do Crato, por sua categoria, dificilmente estaria assinado por estreador ou por amador. Assim, tempo e pertinácia podem, quem sabe, oferecer melhores informações, mediante estudos comparativos estabelecidos entre projetos de outras estações ferroviárias, elaborados na época, pelo mesmo provável autor.

quais as reais condições físicas em torno da edificação, levando preliminarmente em conta os programas de integração ambiental propostos pela Prefeitura Municipal do Crato para o local.

Conclusões

Em vista do inquestionável valor da Estação Ferroviária do Crato nos quadros arquitetônicos estaduais, o autor emitiu opinião favorável à inscrição do edifício no *Livro do Tombo Artístico da Secretaria de Estado da Cultura*.

A versão final do parecer foi encaminhada ao Conselho Estadual de Preservação do Patrimônio Cultural / COEPA, da Secretaria de Estado de Cultura, para o devido exame, tendo servido de base para o tombamento da Estação Ferroviária do Crato, concedido na sessão de 20 de novembro de 2004.

No Brasil, o fascínio das ferrovias decresceu juntamente com a perda de consideração social e econômica do sistema, manifesta em meados do século XX. A ascensão do transporte rodoviário – estradas asfaltadas, ônibus confortáveis, automóveis de luxo, caminhões para entrega de encomendas porta a porta, de par com a rapidez do transporte aéreo, em um país de dimensões continentais, enfim, tudo contribuiu para a decadência dos transportes sobre trilhos

A Estação Ferroviária do Crato terá, pois, sua preservação garantida por dispositivo legal. Ficará, entretanto, privada de suas funções originais, adaptadas a novos usos. Dificilmente, as novas gerações poderão reconstituir o contexto social e cultural de um passado não muito distante, que conferira superior valia material e significado simbólico à edificação, por sua arquitetura, a qual será mantida, embora sem vínculos com os serviços que prestava aos mais diversificados estratos da população.

No Ceará, pode-se imaginar em que conta eram tidas as primeiras linhas férreas, lembrando os festejos comemorativos da inauguração da Estação do Crato. Igual, ou maior evidência, também obtivera a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro de Baturité ao ponto final de sua primeira fase, quase meio século antes, consumando sonhos acalentados pelos que a haviam idealizado, mas conquista de que todos se envaideciam.

A inquestionável importância material e simbólica conferida à ferrovia como instrumento de progresso e de prosperidade, acoplava-se ao apreço à competência técnica dos integrantes de uma profissão recentemente definida, a engenharia civil²¹, filha dileta da Revolução Industrial, cujo prestígio em ascensão pode ser comprovado pela leitura de curioso documento, datado de 21 de maio de 1882, integrante da coleção José Augusto Bezerra. Nesse documento, a *provincia agradece penhorada o valioso serviço* prestado pelo *Il^{mo}. Senr. D^{or}. Amarilio Olinda de Vasconcellos*, como engenheiro responsável pelas obras da ferrovia, concluídas na ocasião. Para melhor avaliação, transcreve-se na íntegra o texto do documento:

Os abaixo assignados, penhorados, como todos os cearenses, pelo empenho, intelligencia e honradez, com que V. S^a. dirigiu a Estrada de Ferro de Baturité, prestando a esta provincia o valioso serviço de dar a esta empresa o mais elevado credito, pela sua crescente prosperidade; testemunhas do modo por que V. S^a. se identificou com os interesses d'esta provincia, em circunstancias que mais recommendão a sua dedicação, veem, como interpretes d'ella, significar-lhe o seu agradecimento.

O Ceará não esquecerá quanto deve a tão generoso quão esforçado amigo, e guardará perpetua lembrança de um nome, que lhe é tão caro, e que o paiz inteiro deve ter na mais alta consideração.

A significação do documento atinge expressiva dimensão porque está assinado por quase trezentas pessoas (!), de diferentes posições sociais e econômicas na vida da Cidade - firmas, comerciantes de diversos ramos, militares, juristas, médicos, engenheiros, professores, padres, funcionários, abolicionistas e figuras populares, por demais conhecidas na Cidade.

Entre os que assinaram o documento, incluíam-se o Barão d'Aquiraz, um dos idealizadores e acionista da empresa, e João Brígido dos Santos, advogado da ferrovia, bem como os Barões de Santo Amaro e da Ibiapaba. Ligados a outro idealizador da empresa, o senador

²¹ Quanto à emergência dos engenheiros civis, acrescenta-se que a Escola Politécnica do Rio de Janeiro (hoje, EP/UFRJ), a primeira escola civil do País, foi fundada em 1874. A Escola Engenharia de Minas e Metalurgia, de Ouro Preto, data de 1876. Até então, os engenheiros formavam-se na Real, depois, Imperial Academia Militar e, por último, na Escola Central (do Exército). Tinham formação militar, embora viessem a exercer atividades civis.

Pompeu (então falecido), listavam-se membros da futura oligarquia aciolina, como Antonio Pinto Nogueira Accioly (genro do senador), o engenheiro Hildebrando Pompeu de Sousa Brasil, o médico e industrial Antonio Pompeu de Sousa Brasil, o futuro Intendente Municipal, por vinte anos, Guilherme César Rocha. Como respeitada figura de militar e intelectual, o Brigadeiro Antonio Tiburcio Ferreira de Souza. Futuros fundadores do Instituto do Ceará, como o Barão de Studart (muito jovem, formado havia menos de 5 anos), Paulino Nogueira, Antônio Bezerra de Menezes e o padre João Augusto da Frota, além de futuros sócios, como o padre Bruno Figueiredo. Futuros presidentes de Estado, como o médico Pedro Augusto Borges, Justiniano de Serpa e Almino Afonso. A poderosa firma Boris Frères, interessada diretamente na ferrovia. Os engenheiros Antônio Gonçalves da Justa, Henrique Théberge e Henrique Foglare, este último, autor do projeto das estações ferroviárias de Fortaleza e de Baturité. O livreiro Gualter da Silva, o futuro romancista Papi Júnior, e Tito Tocha, português, então às voltas com o Passeio Público, recém-concluído. Muitos abolicionistas, então em franca agitação, entre os quais Francisco José do Nascimento, o Dragão do Mar, José Correa do Amaral, João Cordeiro, Alfredo Rocha Salgado, Antônio Martins, os irmãos Jatahy. O Dr. Joaquim Bento de Sousa e Andrade, marido de Dona Rolinha (Joaquina), irmã de José de Alencar, herdeira do Sítio Alagadiço Novo. O pintor e professor de desenho Luiz Felix de Sá, um dos futuros fundadores da Padaria Espiritual. Muitas pessoas de sobrenome Theophilo Gaspar de Oliveira e Pamplona, entre estes, Confúcio, futuro fundador da empresa telefônica. Os notários Joaquim Feijó de Mello, em cuja chácara, a Vila Adelaide, no Benfica, os “Padeiros” se encontrariam aos domingos, e Felino Barroso, pai de Gustavo Barroso (ainda não nascido), com chácara. também no Benfica.²²

²² Por indesculpável engano, em artigo publicado no tomo 117 da Revista do Instituto do Ceará (2003: 116), intitulado *O tombamento do Sobrado do Dr. José Lourenço*, o autor citou Hermínio Barroso como pai de Gustavo, em vez de Felino Barroso. Corrija-se o equívoco: Hermínio era pai do Governador Parsifal Barroso (ver Rev. Inst. do Ceará, t.109, 1995: 329). A chácara de Felino, a Baixa Preta, ficava na estrada da Pajuçara (Rua Senador Catunda), atualmente, um colégio.

Bibliografia

- ALBUM Historico do Seminario Episcopal do Crato. [Crato], [Comissão Comemorativa do Centenário do Seminário?], 1925.
- ARAÚJO, Antônio Gomes, Pe. *Povoamento do Cariri*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1973.
- BRAGA, Renato. *Dicionário geográfico e histórico do Ceará / B-C*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1967(446-481).
- CASTRO, José Liberal de Castro. Alberto Nepomuceno e o Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, 1995, t.109: 83-114 319-36.
- _____. O tombamento do sobrado do Dr. José Lourenço. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, 2003, t.117: 103-33.
- _____. Urbanização pombalina no Ceará: a paisagem da vila de Montemor-o-Novo-d'América. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, 1999, t.113: 35-81
- COSTA, Antonio Theodorico da. Inauguração da ponte Francisco Sá. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, 1924, 38: 205-12.
- FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza: Edições UFC, 1989.
- FIGUEIREDO FILHO, José & PINHEIRO, Irineu. *Cidade do Crato*. Rio de Janeiro: MEC / Serviço de Informação, 1955.
- FREIRE ALEMÃO, Francisco. Manuscritos. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.
- GARDNER, George. *Viagens no Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1942.
- GIDEON, Siegfried. *Mechanization takes command*. New York: Norton, 1969.
- GIRÃO, Raimundo. *Os municípios cearenses e seus distritos*. Fortaleza: Secretaria de Planejamento e Coordenação, 1983.
- MOTA, Leonardo. Datas e Fatos para a história do Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, 1951, t.65: 41-109.
- PAULET, Antônio José da Silva (atribr.). *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, 1898, t.12: 25.
- SILVA TELLES, Pedro Carlos da. *História da Engenharia no Brasil (Séculos XVI a XIX)*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1984.
- _____. *História da Engenharia no Brasil*. Século XX. Rio de Janeiro: Clavero, 1993.
- STUDART, Guilherme (Barão de). *Datas e Factos para a historia do Ceará*. Fortaleza: Typ. Studart, 1896, v.1.
- _____. *Datas e Factos para a historia do Ceará*. Fortaleza: Typ. Studart, 1896, v. 2.

_____. *Datas e Factos para a historia do Ceará*. Fortaleza: Typ. Commercial, 1924, v.3.

STUDART FILHO, Carlos. Vias de comunicação no Ceará Colonial. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, 1937, t. 51: 5-47.

SUMÁRIO

O autor do presente artigo transcreve a versão primitiva do parecer que emitiu, em 2004, como representante do Instituto do Ceará no Conselho Estadual de Preservação do Patrimônio Cultural / COEPA, da Secretária de Estado de Cultura, relativo ao tombamento da antiga Estação Ferroviária do Crato. Esse edifício, inaugurado em 1926 e hoje desativado, encerrou a série de instalações ferroviárias da linha sul, construídas no Ceará durante um período de meio século. A condição de estação terminal e a qualificação urbana da cidade, onde foi erguida, explicam as diretrizes espaciais e estéticas conferidas à edificação. As aspirações modernizantes observadas nos exteriores e o emprego de partido tradicional de agenciamento dos espaços, vinculado a esquemas de simetria a eixos diretores, refletem o período de transição em que o projeto foi elaborado

ABSTRACT

This work intends to present the author's opinion related to a classification process concerning to former Crato Railway Station, built in that city located in the south region of Ceará (Brazil). The author's verdict was enunciated as a representative member of the Instituto do Ceará in the State of Ceará Cultural Heritage Preservation Council. The Crato Railway Station was inaugurated in 1926, although it is out of activity in present days. That was the last of a series of buildings constructed during half a century for Ceará's southern railway system. Its special condition of terminal station and Crato's regional location, explain the spatial and aesthetical qualities conferred to that construction. Modern elements observed on that building's façades and the use of traditional internal space organization, based on symmetrical axes, reflect the transitional period when that architectural design was conceived.