

NOS TRILHOS DA METRÓPOLE: A DINÂMICA REGIONAL METROPOLITANA DE FORTALEZA POR MEIO DO TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO

Francisco Thalvanys Marques Duarte
Universidade Federal do Ceará - UFC
thalvanysmarques5@gmail.com

RESUMO: Historicamente, o trem sempre foi um sinal de desenvolvimento pelos lugares que traçassem seus trilhos. O meio de transporte que surgiu ainda na 1ª Revolução Industrial não poderia causar nada menos que uma grande revolução à época tornando-se o principal meio de transporte para mercadorias e pessoas com uma grande eficiência. Além disso, o trem também trazia as últimas novidades de locais mais longínquos. Diante disso, o trem também integrava regionalmente esses locais como também dava início a processos de urbanização e alterava as dinâmicas desses locais, mas, para além disso, o trem também culminava num estágio superior da urbanização denominada de metropolização.

Palavras-chave: Fortaleza, metropolização, metrópole, transporte metroferroviário, região metropolitana

GT – 09: Metrópole, metropolização e dinâmica espacial contemporânea

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda as dinâmicas causadas pelo trem no Ceará numa perspectiva geohistórica desde o surgimento até a contemporaneidade pautando-se as nuances neste processo no qual se deu o processo de metropolização da cidade de Fortaleza como também na sua Região Metropolitana.

A história sempre conta sobre os diversos trunfos desse meio de transporte como sinal de desenvolvimento de uma cidade pelo seu potencial de ligar grandes distantes de maneira mais eficiente possível. Atualmente, isso não é mais presente e há quem diga que o trem é ultrapassado. Porém, ultrapassado ou não, o trem ainda possui sua serventia para sociedade, e isso sem considerar seus feitos marcados na história.

No Brasil, era evidente do potencial que o trem poderia trazer, especialmente por ser uma nação de extensão continental. Diante disso, os planos de viação do Poder Público ainda no Império viriam à tona enfocando-se no transporte ferroviário. O país em emergente

crescimento necessitava desse meio de transporte eficiente para escoar mercadorias. Era um período de grandes perspectivas nas terras brasileiras e o advento do trem estava totalmente alicerçado nisso.

O Ceará e sua capital Fortaleza foram beneficiados com isso. Os incentivos primeiramente vieram do setor privado, mas devido nuances que serão abordadas mais a frente, o Poder Público tomou conta dessa empreitada que, apesar do maior interesse capitalista, era de interesse social uma vez que as ferrovias cearenses integrou a capital situada no litoral às margens do Oceano Atlântico ao interior sertanejo que necessitava de qualquer um sinal de desenvolvimento uma vez que por questões climáticas se era precário conviver no meio da caatinga seca, assim, o trem foi um sinal de que isso poderia mudar, um sinal de esperança trazendo consigo em seus comboios além das pessoas e mercadorias.

Por meio disso, o trem traçado pelas estradas de ferro em terras cearenses passou os seus limites territoriais e acarretou intensos fluxos migratórios que implicaram em uma grande urbanização em cidades estratégicas no qual se passava. Para além disso, esse fluxo tão intenso culminou não somente em uma integração regional que mais tarde foi impossibilitado, mas que ainda gerou um novo estágio de urbanização: a metropolização.

A metropolização em Fortaleza começou de forma tímida. Ainda neste ínterim, a cidade teve sua região metropolitana antes mesmo que pudesse ser realmente uma metrópole. Fortaleza paulatinamente foi se consolidando em uma metrópole em conjunto com sua região metropolitana e o transporte ferroviário que padeceu em tempos mais recentes, mas que ainda se mostrou como essencial para abarcar sua função nos fluxos intensos da metrópole e sua região, sendo assim, surge o sistema metroferroviário.

Posto isso, diante do recorte de Fortaleza e de sua Região Metropolitana, a elaboração desse trabalho objetiva compreender de que maneira o transporte metroferroviário dinamiza o espaço metropolitano em conjunto com os municípios circunvizinhos que estão inseridos no sistema metroferroviário como um todo considerando-se o cunho geohistórico.

2. O PRÓLOGO E O APOGEU DAS ESTRADAS DE FERRO NO CEARÁ

No limiar do século XIX, o pequeno aglomerado urbano de Fortaleza estava por mudanças intrínsecas quanto ao seu espaço urbano. O Ceará, província que é capital, estava se destacando pelo cultivo do algodão para suprir a grande demanda das atividades produtivas da Europa, especialmente de Portugal e Inglaterra que necessitavam da matéria prima para o ramo

fábrica têxtil em detrimento dos Estados Unidos, fornecedor desta mesma matéria prima em um primeiro momento, mas que foi interrompido pela Guerra de Secessão (COSTA, 2017, p. 68).

À época ainda não se tinha o carro automóvel pelas terras cearenses, tampouco meios de transportes sofisticados para escoar as mercadorias. Além das carroças puxadas por tração animal, que era o meio de transporte principal na época, a uma alternativa era o trem, uma invenção surgida na grande Revolução Industrial (RODRIGUES *et al*, 2020, p. 75277) em terras da rainha no qual o Ceará na época estava com boa relação devido ao algodão.

Foi assim, então, que se começou a idealizar a ferrovia em terras cearenses. A província e sua capital reproduziam com suas economias em potencial um grande trabalho de aformoseamento pela exportação do algodão, tanto que foi denominado de “ouro branco”. Por sua vez, com a grande demanda do “ouro branco”, necessitava-se de um melhor escoamento desta matéria prima. A primeira ferrovia no Ceará foi uma necessidade do capital que estava cada vez mais presente em seu território. Assim, detalhar-se-á em seguida todo o processo de implementação das primeiras ferrovias no Ceará como também se dera seu apogeu traçando os trilhos para fora do Estado diante de uma integração regional com parte do Nordeste brasileiro.

2.1 O CEARÁ ENTRA NOS TRILHOS: A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ E A CONSTITUIÇÃO DA REDE DE VIAÇÃO CEARENSE

Foi dados os primeiros passos para a implementação dos primeiros trilhos no Ceará em 1870 quando Senador Pompeu conseguira a aprovação do Estado com materiais comprados na Inglaterra, era a então a construção da primeira linha: a Estrada de Ferro de Baturité (EFB) que mais tarde foi denominada de Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité (CCVFB). (PEREIRA; MUNIZ, 2011, p. 25). Além de Senador Pompeu, outros personagens célebres à época também estavam envolvidos no projeto pioneiro, segundo o Pesquisador José Hamilton Pereira, acompanhados de Senador Pompeu estavam a frente do projeto elites políticas como Joaquim da Cunha freire, o Barão de Ibiapaba, e Gonçalo Batptista Vieira, o Barão de Aquiraz, como também dos ingleses Henry Brocklehurst e John James Foster e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante (TV ASSEMBLÉIA CEARÁ, 2014; LIMA; PEREIRA, 2009, p. 32-34).

O projeto então se deu em fases e de forma gradual até que então a estrada de ferro chegasse de fato em Baturité. Posto isto, segundo Muniz e Pereira (2011, p. 25), em 1872, a

ferrovia chega então no Arroches, localidade hoje conhecida como o bairro Parangaba com cerca de 7 km. Logo após, as fases seguintes se deram de Arronches a Maracanaú com um ramal ligando à Maranguape, em seguida ligando Maracanaú até Pacatuba e de lá até então Baturité (TV ASSEMBLÉIA CEARÁ, 2014). As estações também foram instaladas como edificações para facilitar o escoamento de mercadorias e os embarques de pessoas que também seguiram nessa temporalidade. Almeida (2012) detalha que a estação de Arronches foi inaugurada em 1873, as estações de Mondubim (hoje bairro de Fortaleza) e Maracanaú em 1875. Abaixo pode-se visualizar com maiores detalhes os trechos e os anos de construção das estações:

Imagem 1 – Mapa de Evolução do Sistema Ferroviário Cearense



Gradativamente, o Ceará estava sendo circunscrito pelas estradas de ferro apesar de muitas nuances que levou as ferrovias cearenses demorassem para atingir seu real objetivo que nunca fora alcançado. Inicialmente, o projeto das ferrovias no Ceará planejava-se alcançar até o Vale do Rio São Francisco e posteriormente o Sul do Brasil com o ponto de partida a capital Fortaleza (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 42). A obra muito desafiadora foi construída por seções no qual a Seção 1 ligaria a Estação Central, em Fortaleza, à Pacatuba, dentro desta seção se trabalhou ainda com subseções, são elas: Subseção 1 – Central à Arronches (Parangaba); Subseção 2 – Arronches – Maracanaú – Maranguape; Subseção 3 – Maracanaú – Pacatuba; em diante, volta-se as duas outras seções no qual as Seções 2 e 3 objetivaram, respectivamente, de ligar Pacatuba – Acarape e Acarape – Baturité.

Em 1877, a construção da EFB entra em crise devido aos anos consecutivos de seca onde se acumulou em dívidas o que fez de seus administradores originários desistissem da companhia. Devido a isto, facilitou que a EFB começasse a ser administrada pelo Governo Imperial que deu o aval ao prolongamento da estrada de ferro até o Sul do Ceará, contudo, essa obra se encontrava em situação de descaso e lentidão (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 62). Em 1878, a EFB muda seu nome para Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité (CCVFB) já totalmente sob administração do Império e com autorização de D. Pedro II para que continuasse sua construção no que ditou um ritmo acelerado da obra para compensar o atraso (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 63). Seguindo tal ritmo, em 1879, chegam sete novas locomotivas da The Baldwin Locomotive Works, vindas da Filadélfia - EUA e outro equipamentos fundamentais para pleno funcionamento da ferrovia e em 1882 a linha férrea chega a então Baturité. (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 64).

Contudo, em 1889 o Império se encerra e o Brasil passa por uma transição política para o sistema da República e a CCVFB passa por uma nova crise já que muitas verbas públicas destinadas aos empreendimentos do Governo foram cortadas, assim, a companhia férrea volta a ser administrada por capital privado, porém, antes disto, a ferrovia foi administrada pelo Engenheiro Bernardo Piquet Carneiro no qual com grandes esforços junto do Ministro João Felipe, conseguiram reestabelecer as finanças e ainda construíram uma expansão da ferrovia de Baturité até Quixeramobim. Após isso, a empresa Novis & Porto administrou a ferrovia de 1898-1910, posteriormente, a South American Railway Construction Company Limited de 1910-1915 (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 94-96). As empresas em questão tiveram participação

significativa na maior expansão das ferrovias no Ceará como a ligação entre Quixeramobim a Ibicuã, distrito do atual município de Piquet Carneiro, realizado pela Novis & Porto entre 1898 e 1908, e de Ibicuã à Iguatu que teve início com a Novis & Porto e concluída South American Railway, entre 1909 e 1910.

Devido às grandes crises: queda da oligarquia Aciolina (1912), a Sedição de Juazeiro (1913) e o início da I Primeira Guerra Mundial (1914) além do início de uma nova seca (1915), a South American Railway desiste do contrato de arrendamento da CCVFB entregando-a de volta ao Governo Federal em 1915. (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 97).

Além da CCVFB, também havia a Estrada de Ferro de Sobral (EFS) começando a ser edificada em 1878 com o aporte de investimento advinda do Governo Imperial. A segunda ferrovia cearense a ser criada ligava Camocim a Sobral e teve seu pleno funcionamento em 1882. Em 1897, a EFS é arrendada pelo Engenheiro João Tomé de Saboya Silva e Vicente Albuquerque, logo, formou-se a firma Saboya Albuquerque & Cia para que administrasse a EFS de forma privada. Ano seguinte, a EFS prolongou-se até Ipu e em 1907 chega ao município de Crateús, mas esta estação só é inaugurada em 1912. Em 1913, a EFS chega ao distrito de Ibiapaba, no extremo oeste do Ceará com a perspectiva no futuro de transpor os limites do estado e chegar ao Piauí o que realmente se realiza no qual se detalhará posteriormente (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 101-102).

No ano de 1915, o Governo Federal pela Lei nº 11.692 cria a Rede de Viação Cearense (RVC) juntando a CCVFB e a Estrada de Ferro de Sobral (EFS) que ligava Sobral a Camocim e já estava em processo de ligação com a CCVFB por meio da Estrada de Ferro de Itapipoca (EFI) (ver Imagem 1) que estava sendo edificada sob a administração privada (LIMA. PEREIRA, 2009, p. 98). A RVC possibilitou muitas mudanças positivas para as ferrovias no Ceará e as consolidou dando-se uma dinâmica não só entre a capital com as cidades interioranas, mas também com os estados vizinhos que se interligava, no caso, os Estados de Piauí e Paraíba. A integração com o estado do Piauí viria com a interligação da via férrea entre Oiticica e Castelo no Piauí no qual já se tinha uma estrada ferro ligando à capital Teresina (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 102).

Quanto a ligação do Estado da Paraíba, fez-se a partir de uma bifurcação com a Linha Sul, antiga linha da EFB. A região escolhida para fazer essa ligação foi a que hoje corresponde ao Centro Sul do Ceará, mais especificadamente ao município de Iguatu, fora da sede

municipal, no distrito de Arrojado, nome este dado em homenagem ao Inspetor Arrojado Lisboa que fora o executor dos primeiros trabalhos de prolongamento do Ceará à Paraíba. No entanto, essa ligação demoraria anos, começou em 1919 por um decreto do então Presidente Epitácio Pessoa e fora concluída em 1957, chegando a então Campina Grande – PB, o motivo de demora foram os grandes contingenciamentos de verbas e a difícil terraplanagem pela geografia do traçado da linha férrea (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 127-129).

Nesse processo, o escopo da ferrovia cearense estava cada vez evidente à mediada que se edificava, no qual onde havia objetivos da lógica capitalista, havia outras consequências decorridas das construções das estradas de ferro cearense que “teve o papel de diminuir distâncias e melhorar as relações com outras localidades da região cearense, gerando o processo de significativas transformações tanto na paisagem local - cada vez mais urbana - quanto no perfil da vida cotidiana.” (RODRIGUES *et al*, 2020, p. 75284). Dessa forma, a ferrovia se torna preponderante "para dinamizar a circulação de mercadorias exportadas e importadas, constituindo-se um dos mais relevantes acontecimentos que assinalam Fortaleza naqueles anos.” (ALMEIDA, 2009, p. 39).

2.2 A INTEGRAGÇÃO FERROVIÁRIA REGIONAL: O AUGE DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A (RFFSA).

O Brasil passava por um *boom* ferroviário que estavam sendo administradas em grande maioria pelo Estado, no caso o Governo Brasileiro. Logo, para que esse trabalho de gestão das ferrovias pudesse ser qualificado diante do grande traçado ferroviário que estava se edificando no Brasil, o Presidente Juscelino Kubistchek, promulga a Lei nº 3.115/1957 no que cria a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) com intuito de aglutinar todas as ferrovias do Brasil, inclusive a RVC.

A RFFSA continua com o estímulo do modal ferroviário modernizando-o em todo o país. Para o caso do Ceará, a RFFSA introduz novos materiais rodantes nas ferrovias cearenses modernizando-as:

A modernização dos materiais rodantes também foi uma marca da RFFSA, apesar de ainda na RVC tenha trazido as locomotivas diesel, estas se popularizam nas linhas ferroviárias cearenses com a RFFSA. Além disso, os vagões de passageiros que eram de madeira, modernizaram-se para material metálico. Logo, foi com a RFFSA que se deu o apogeu das ferrovias cearenses na história expandindo-se para estados circunvizinhos em ligar todo o Nordeste pelos trilhos. (DUARTE; OLIVEIRA, 2021, p. 11)

Quanto a estrutura de funcionamento da RFFSA, levou-se em consideração uma sistematização chamada de Superintendências Regionais (SRs) que fora publicada pela Portaria nº 665 do Ministério dos Transportes, em 1969. As ferrovias cearenses que estavam sob administração da RVC foram denominadas de 2ª Divisão Operacional Cearense subordinadas à SR do Nordeste, com sede no Recife, que além desta tinha mais quatro: SR Centro no Rio de Janeiro, SR Centro-Sul em São Paulo e SR Sul com sede em Porto Alegre – RS. Esse sistema foi modificado outras vezes posteriormente. No ano de 1975 a 2ª Divisão Operacional Cearense passa a ser chamada de Superintendência de Produção de Fortaleza, continuando a ser subalterna da SR Nordeste que passou a ser chamada de SR Recife (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 145). A nova denominação para Superintendência de Produção de Fortaleza se deve pela Oficina Demósthene Rockert, popularmente chamada de Oficina do Urubu, considerada melhor do gênero no Norte-Nordeste do Brasil (ALMEIDA, 2009, p. 43-44). Já no fim da RFFSA, em 1990, o sistema passa por uma nova reformulação e as SRs são enumeradas de 1 a 12, ficando Fortaleza a então SR 11 – Fortaleza tornando-se independente de Recife que passou a ser chamada de SR 1 – Recife.

Com esse sistema, propiciou uma maior eficiência junto da modernização ferroviária que estava se passando. Aliás, foi com a RFFSA que o Brasil e o Ceará tiveram seu apogeu, porém, seu declínio também. Quanto aos registros desse apogeu, a RFFSA no Ceará foi com o trem Sonho Azul que fazia suas viagens interestaduais, embora tenha ainda começado com a RVC. O trem de passageiros começou a operar ainda com a RVC ligando Fortaleza aos municípios do interior cearense a partir de 1950, ligando primeiramente a Sobral e depois a Crateús, onde foi chamado popularmente de “Expresso Poty” e, além deste, em 1951, começou a operar o trem de passageiros que ligava Fortaleza ao Crato que foi apelidado de “Sonho Azul”. Porém, já com a RFFSA, o Expresso Poty traçou rota Fortaleza-Teresina, a partir de 1973 e, em 1975 o “Expresso Asa Branca” ligou Fortaleza à Recife passando pelos municípios da Paraíba destacando-se Campina Grande (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 156). Dessa forma, foi com a RFFSA que houve uma integração regional entre quatro estados do nordeste brasileiro.

No entanto, também foi com a RFFSA que se deu o declínio das ferrovias no Brasil. Com efeito, Duarte e Oliveira (2021, p. 11) expõe que com o plano de desenvolvimento JK nos anos 50 segmentado pelo lema do Governo de Washington Luís nos anos de 1930 que dizia “Governar é abrir estradas”, houve um incentivo ao modal rodoviário em detrimento

do ferroviário, assim, muitas verbas foram direcionadas a construção de estradas rodoviárias e “poucos recursos financeiros por parte do estado passam a ser repassados às ferrovias.” (DUARTE, OLIVEIRA, 2021, p. 11). Logo, as consequências foram iminentes:

Ainda durante a gestão da RFFSA, muitas linhas começaram a ser desativadas alegando que não havia retorno financeiro. Em 1977, começou a desativar as linhas Camocim – Sobral, Cariús, Orós, Icó e Barbalha. Em 1988, a RFFSA encerrou as atividades do trem de passageiros pelo mesmo motivo. O último trem a rodar durante esse período era o Trem Sonho Azul [...] A RFFSA encerrou suas atividades no ano de 1992 no conjunto de desativação de estatais. (DUARTE, OLIVEIRA, 2021, p. 11)

Em decorrência disso, muitas mudanças foram impostas até o fim oficial da RFFSA. Em primeiro, a RFFSA deixa de administrar os trens de passageiros em 1984 pelo Decreto 89.396/1984 que também promulgou a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) no qual inicialmente foi uma subalterna da RFFSA. A CBTU se torna independente com a privatização da RFFSA em 1997 (DUARTE; OLIVEIRA, 2021, p. 14) e, com a elevação de Fortaleza como uma metrópole e por sua vez sua Região Metropolitana, os trens de passageiros, sob jurisdição da CBTU, deixam de atender uma escala regional para escala metropolitana com os “Trens Suburbanos” que abordar-se-á mais obre no capítulo seguinte. Sendo assim, o modal ferroviário por suas mudanças implicadas também implicou mudanças espacialmente.

3. O CESSAR TRILHOS NO BRASIL E NO CEARÁ: DO DECLÍNIO DO REGIONAL À CULMINÂNCIA METROPOLITANA

O Brasil e, por sua vez, o Ceará tem implicações significativas em suas ferrovias com a desativação e, seguidamente, a privatização da RFFSA. A malha do Nordeste foi obtida pela Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), hoje, a Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), em julho de 1997 (DUARTE; OLIVEIRA, 2021, p. 14-15).

Ficou à CBTU administrar o transporte ferroviário de passageiros que desativou os trens de passageiros de longa distâncias para implementação dos “Trens Suburbanos” no Ceará fazendo uma integração metropolitana em detrimento do regional que a RFFSA fazia. Mas no que concerne ao Ceará, a CBTU não atuou sozinha, mas em parceria com o Metrofor que inicialmente surgiu como um sistema de transporte e se consolidou como uma estatal posteriormente.

Vale ressaltar que Fortaleza foi concebida como Região Metropolitana (RM) pela Lei Complementar nº 14/1973. A capital cearense estava traçando um novo estágio de urbanização

no qual os modais de transportes tinham que acompanhar essa dinâmica no qual, na vertente ferroviária, a CBTU e o Metrofor tiveram esse papel por meio dos trens.

3.1 A MUDANÇA DE VIA: O FIM DA RFFSA E A INTRODUÇÃO DA CBTU CERNE À METROPOLIZAÇÃO

Ainda antes da privatização da RFFSA, o Ceará foi muito dinamizado espacial pelas ferrovias com os constantes fluxos regionais entre os Estados que se interligava. As ferrovias traçavam fluxos constantes de pessoas que deram oportunidade de muitos centros urbanos nos entrepostos de linhas se desenvolverem economicamente, assim, Almeida afirma que a “implantação da ferrovia também muda a hierarquia dos núcleos urbanos do vale do Jaguaribe. Muitos deles se desenvolvem somente a partir dos caminhos de ferro, a exemplo de Capistrano, Acopiara, Cedro, Reriutaba, Nova Russas e Cariré.” (ALMEIDA, 2009, p. 47) e como também a “ferrovia cearense teve o papel de diminuir distâncias e melhorar as relações com outras localidades da região cearense, gerando o processo de significativas transformações tanto na paisagem local - cada vez mais urbana - quanto no perfil da vida cotidiana.” (RODRIGUES *et al*, 2020, p. 75284). Ademais, no que concerne à capital cearense

Pode-se verificar que as transformações de ordem econômico-social e do sistema de transportes – as ferrovias no final do século passado e durante toda a primeira metade deste século [...] explicam a evolução urbana de Fortaleza. As vias de comunicação vieram facilitar os contatos entre as regiões favorecendo, além das atividades comerciais, um intenso processo migratório para a capital. Esse processo migratório, diretamente ligado aos problemas da economia rural do Estado, foi intensificado a partir de 1930, em parte por sucessivas secas (1932, 1952, 1958 e 1970) (DANTAS; SILVA; COSTA, 2009, p. 69).

Constata-se que as ferrovias geraram uma grande dinamização espacial pelos locais que passou a contribuir o início do processo de metropolização em Fortaleza tomando maior forma pela questão da seca, isto é, as populações do interior do Ceará se retirando em direção à capital. Posto isto, Fortaleza se tornou foco de atração da população migrante por meio das ferrovias (DANTAS; SILVA; COSTA, 2009, p. 95), consoante no que afirma Ascher em que “a mobilidade está no cerne do processo de metropolização vista como um princípio e não consequência da metropolização” (ASCHER, 2003 *apud* ACCIOLY, 2009, p. 102). Desse modo, as ferrovias tiveram um papel importante no estabelecimento da metrópole com grandes fluxos de pessoas, e a RFFSA ditando o apogeu dessas ferrovias teve um papel crucial nisso fazendo destes fluxos numa escala regional entre Ceará e os estados circunvizinhos traçados pelas estradas de ferro.

A metropolização se constitui em um processo de estágio de maior complexidade que o processo de urbanização (ACCIOLY, 2009, p. 103), ou seja, por ser um novo estágio de urbanização se segue uma lógica demográfica e Santos (2008, p. 77) expõe que o fenômeno de metropolização relaciona com o aumento de cidades médias e cidades milionárias em que a primeira seriam idealmente cidades com mais de 100 mil e a segunda a partir de 1 milhão de habitantes. Conseqüentemente, surgem as metrópoles e são designadas como cidades especiais que se distinguem não apenas pelo tamanho, mas também por outros fatores qualitativos e quantitativos. Através disso surgem as regiões metropolitanas que são

áreas onde diversas cidades interagem com grande frequência e intensidade, a partir de uma interdependência funcional baseada na unidade das infraestruturas urbanas e nas possibilidades que esse fato acarreta para uma divisão do trabalho interna bem mais acentuada que em outras áreas. (SANTOS, 2008c, p. 75).

Para o caso de Fortaleza, seu advento como Região Metropolitana se vem antes de chegar a ser uma cidade milionária, só chega a esse status partir dos anos de 1980 quando atinge 1.338.793 habitantes, diferentemente no início dos anos 1970 que tinha 872.702 habitantes (IBGE, 2010)¹. Silva (2009, p. 15) também afirma que Fortaleza teve sua institucionalização antes que o processo de metropolização se manifestasse. Assim, além de Fortaleza, o primeiro formato da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) tem-se os municípios de Aquiraz, Caucaia, Eusébio, Maracanaú, Maranguape e Pacatuba (DANTAS; SILVA; COSTA, 2009, p. 160), atualmente, a configuração atual da RMF tem os municípios de Aquiraz, Cascavel, Caucaia, Chorozinho, Eusébio, Fortaleza, Guaiúba, Horizonte, Itaitinga, Maracanaú, Maranguape, Pacajus, Pacatuba, Paracuru, Paraipaba, Pindoretama, São Gonçalo do Amarante, São Luís do Curu e Trairi (IPECE, 2022).

Neste ínterim, como já abordado, a RFFSA deixou sua divisão de passageiros à CBTU ficando apenas com a parte logística de cargas até sua privatização no final dos anos 1990. Porém, ainda em 1977, o Metrofor surge como um sistema de transportes com um investimento inicial de 40 milhões de cruzeiros para primeiros estudos na instalação Coordenadoria de Transportes Metropolitanos (CTM) que na época fazia a funcionalização dos trens suburbanos

¹ IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Sinopse do Censo Demográfico 2010 - Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6>

em apenas horários de pico (METROFOR, 2018). Sobre isso, Duarte e Oliveira (2021, p. 18) abordam sobre essas mudanças no transporte ferroviário no Ceará que estava se vigorando.

Já em 1984, por meio do Decreto-Lei 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), uma subsidiária da antiga RFFSA, fora criada. Três anos depois, esta empresa em acordo com a RFFSA e o Metrofor dá início à construção do consórcio Trem Metropolitano de Fortaleza. Já no ano seguinte, a RFFSA encerra as atividades dos trens de passageiros de longo percurso e ficando apenas a função no transporte de cargas até sua privatização e, enquanto isso, a CBTU e o Metrofor desempenham o papel dos trens de passageiros numa escala metropolitana, mais precisamente, entre os municípios de Fortaleza, Caucaia, Maracanaú e Pacatuba.

Diante disso, a RFFSA, a CBTU e o Metrofor fizeram um consórcio que dura até 1997 no qual o consórcio é encerrado e o Metrofor torna-se uma estatal do Ceará com nome de Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos, mas preservando a sigla, sobre isto, a estatal apresenta um projeto de “grande inovação e modernização na malha ferroviária de pessoas para um sistema metroviário” (METROFOR, 2018).

3.2 NOS TRILHOS DA METRÓPOLE: A VIA PERMANENTE PARA O METROFOR

Após o encerramento do consórcio com a CBTU, o Metrofor, sob jurisdição do Governo do Estado do Ceará, opera os trens denominados de suburbanos. A emergente metrópole de Fortaleza necessitava de um meio de transporte eficiente devido a fatores que colocavam a capital cearense nesse status. Um destes fatores foi a habitação que devido a expansão da malha urbana de Fortaleza e de municípios da RMF foi que ponderou também para esse sistema que estava surgindo.

O sistema [de trens suburbanos] assim foi se mantendo até que a política habitacional dos Governos criaram Bancos e Companhias de Habitação para a construção de casas populares e vários conjuntos habitacionais foram surgindo à beira das linhas. Dentre outros, mencionamos o Ceará, Acaracuzinho, Novo Oriente, Esperança, Araturí, Vila das Flores, Novo Maracanaú. Outras paradas estratégicas são Parque Albano e Padre Andrade, ambas em bairros de muita demanda. (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 165)

Foi assim que se deu a edificação das primeiras estações que ficavam em pontos estratégicos e de grande demanda que beneficiavam a população de trajetos entre os municípios de Caucaia, Maracanaú e Pacatuba com Fortaleza, especialmente, ao Centro. O fluxo majoritariamente era de pessoas que almejavam chegar mais rápido aos seus postos de trabalhos. Os Trens Suburbanos eram compostos pelas locomotivas GE U10B, herança da

RFFSA, e os vagões de passageiros eram da marca PIDNER, estes adquiridos pela própria CBTU (DUARTE; OLIVEIRA, 2021, p. 22; LIMA; PEREIRA, 2009, p. 166).

Diante dessa lógica, as paradas/estações também sofreram adaptações para que esse sistema vigorasse de fato apresentando refuncionalização:

De maneira geral, percebe-se que o estudo das redes geográficas torna-se importante na análise da rede ferroviária de Fortaleza desde sua implantação para suprir a alta demanda de mercadorias, que, através dessa dinâmica de circulação, a partir do conceito de rede de produção [...] ocorreu uma transformação da paisagem, dos fluxos e dos fixos o qual engloba as estações observadas. (MENDES; SILVA, 2019)

Duarte e Oliveira (2021, p. 19) complementam dizendo:

As plataformas antigamente eram edificações diferentes, mais precisamente, menores e nelas havia os escoamentos de mercadorias e pessoas, atualmente, essas edificações são maiores e tem por sua função apenas o escoamento de pessoas. As diferenças gritantes do antes e depois são evidentes, algumas passaram a serem alocadas, com exemplo da Parangaba e Mondubim.

Porém, ressalta-se que o sistema dos trens suburbanos era um sistema provisório no qual um novo sistema ainda seria implementado, sendo este o Metrô de Fortaleza, dessa forma, muitas obras ocorreram para haver mudança para um sistema mais eficiente de locomoção sobre trilhos. De acordo com Lima e Pereira (2009, p. 166) as obras para o Metrô de Fortaleza na Linha Sul começaram em 24 de agosto de 1999 que estava projetado desde 1987, e em 2001 os trens circularam até Estação do Aracapé e retornando ao final da linha no Vila das Flores em dezembro de 2005.

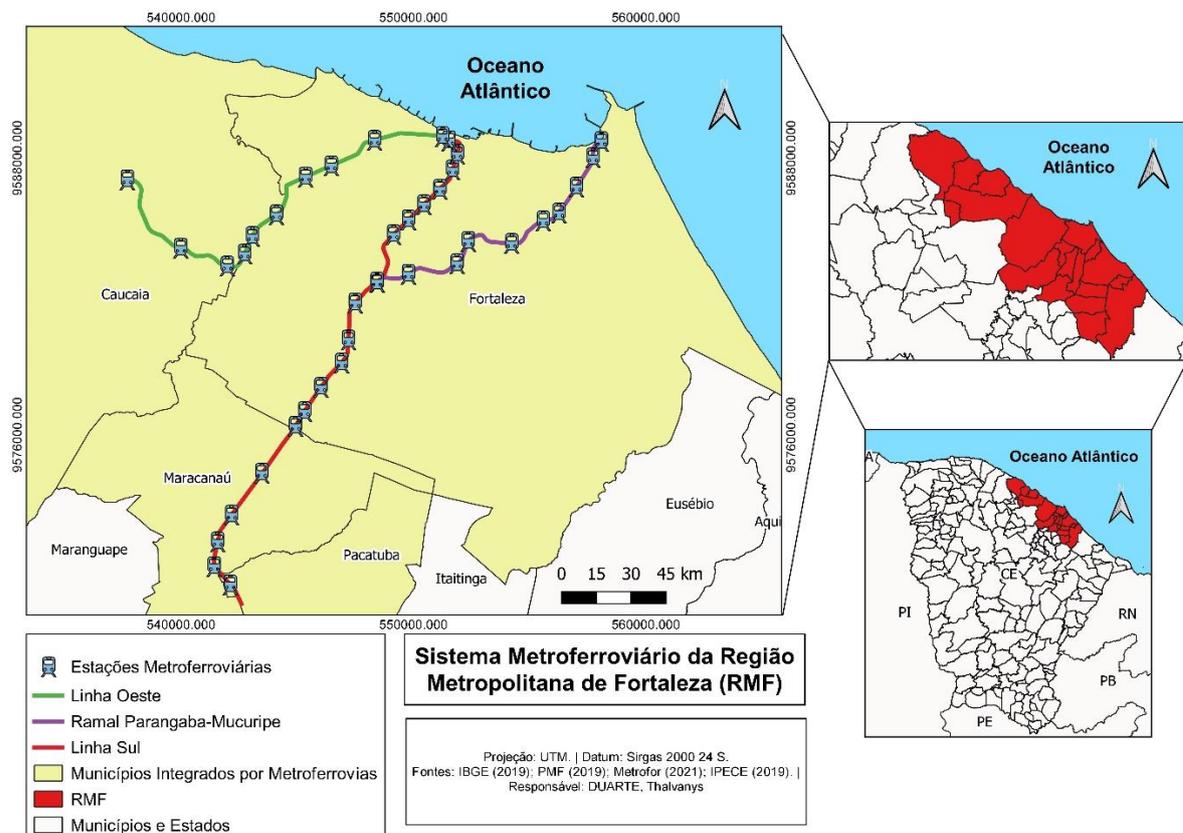
As obras do Metrô de Fortaleza realizado pelo Metrofor na Linha Sul terminaram em 2012. Muitas mudanças foram realizadas para que então o sistema vigorasse de forma mais eficiente possível, a Linha Sul teve sua prioridade uma vez que é a linha com maior demanda e traça três municípios (Fortaleza-Maracanaú-Pacatuba), assim, a linha metroferroviária já que aglutina as características de metrô em subterrâneo e ferroviário em superfície e elevado, tomou uma nova visão:

[...] estações mudaram de nome como a da Pajuçara para Rachel de Queiroz, Novo Maracanaú para Virgílio Távora, Vila das Flores para Carlito Benevides, já outras foram desativadas e demolidas como o caso da antiga Estação Otávio Bonfim e Estação Prof. João Felipe, devido a mudança de percurso do sistema suburbano para o metroviário e com isso também, novas estações foram implementadas, são elas: Chico da Silva, José de Alencar, São Benedito, Benfica, Padre Cícero, Porangabussu e Juscelino Kubitschek. Todas essas estações que sofreram mudanças para se modernizarem ao padrão metroferroviário que se destacava na cidade, são da Linha

Sul que liga Fortaleza à Maracanaú e à Pacatuba com 20 estações no total em um percurso de 24,1 km. (DUARTE; OLIVEIRA, 2021, p. 20)

Quanto a Linha Oeste (Antiga Linha Norte da RFFSA) que liga Fortaleza a Caucaia não passou por muitas mudanças e adaptações do que foi originalmente com os Trens Suburbanos, ao todo a linha possui 10 estações com 19,5 km de extensão (DUARTE; OLIVEIRA, 2021, p. 20). Por outro lado, o Metrofor construiu mais uma linha para melhorar mobilidade de pessoas em Fortaleza, trata-se do Ramal Parangaba – Mucuripe que foi “idealizado para Copa de 2014, mas entregue em sua totalidade apenas em setembro de 2020 com 10 estações e 13,2 km de linha”, conforme Duarte e Oliveira (2021, p. 20), esta foi construída usando uma antiga linha da RFFSA que ligava os bairros Parangaba ao Mucuripe, isto é, uma ligação entre a Linha Sul ao Porto do Mucuripe. Ademais, uma outra linha se encontra em construção que ligará o Centro de Fortaleza ao bairro Papicu, primeira linha que será totalmente construída no subsolo (DUARTE; OLIVEIRA, 2021, p. 20). Dessa forma, atualmente, o sistema metroferroviário da RMF se encontra como a imagem abaixo:

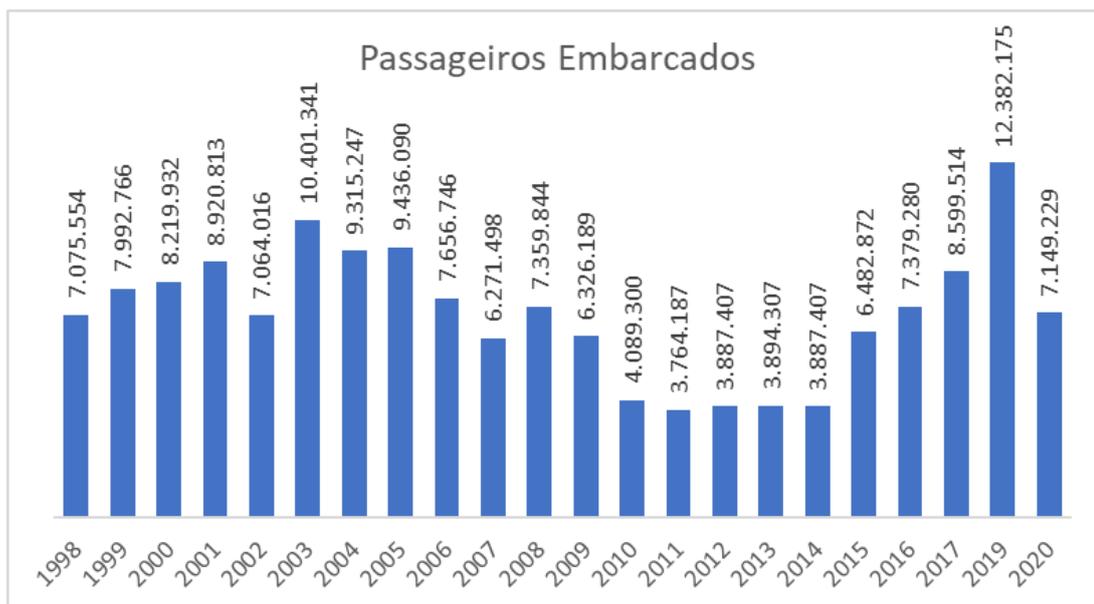
Imagem 2 – Mapa do Sistema Metroferroviário da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF)



Outro ponto que deve ser ressaltado nessa transição dos Trens Suburbanos ao Metrô de Fortaleza é também a modernização do material rodante. Conforme Duarte e Oliveira (2021, p. 22), as linhas Sul e Oeste tiveram seu tempo com as GE U10B e os vagões PIDNER, que chegaram a ser modernizados pelo Metrofor ganhando melhores assentos e ar-condicionado, contudo, nenhuma das linhas do Metrofor opera mais com esse material rodante, atualmente, os trens são bem mais modernos e tem-se a presença de dois tipos, o primeiro é o TUE (Trens Unidades Elétricas), importado da empresa italiana da antiga fabricante Ansaldo Breda, hoje, Hitachi Rail Italy. Já as Linha Oeste e Ramal Parangaba-Mucuripe operam com os VLTs (Veículo Leve sobre Trilhos), fabricados pela indústria cearense Bom Sinal.

Nessa lógica, faz-se sentido que o Metrofor tenha se esforçado em modernizar seu sistema metroferroviário expandindo-o e melhorando sua estrutura para deixar este modal de Fortaleza e região metropolitana mais eficiente. Como se vê os dados abaixo o fluxo de passageiros por esse modal aumentou nos últimos anos, embora haja algumas variações durante esse intervalo devido as obras que impediu operações por alguns anos e no ano de 2020 devido a Pandemia do Covid-19 que exigiu medidas profiláticas rígidas como isolamento e *lockdowns*, logo, no período pandêmico as linhas não funcionaram plenamente. Não foi disponibilizado os dados do último ano.

Gráfico 1 – Movimento nas Estações Ferroviárias do Metrofor



Fonte: IPECE – INSTITUTO DE PESQUISA ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. Painei Dinâmico - Transporte Ferroviário. Fortaleza: IPECE DATA – Sistema de Informações Geossocioeconômicas do Ceará, 2022. Disponível em: <http://ipecedata.ipece.ce.gov.br/ipece-data-web/>

Desse modo, é assim que se configura o sistema metroferroviário da Região Metropolitana de Fortaleza abarcando três municípios e tendo o seu ponto para a centralidade tradicional da metrópole. As modernizações foram muito bem-vindas, mas não consegue abarcar toda a RMF, as expansões mais recentes desse modal só abarcam a capital e não os demais municípios que não estão inseridos, embora esse meio transporte foi essencial para contribuir com a metropolização de Fortaleza.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o processo de implementação das ferrovias cearenses como também seu avanço e modernização, foram constatados muitas nuances que reverberaram numa vertente socioespacial. As conjunturas trazidas pelos trens em suas estradas de ferros não apenas se deram em uma estrutura que se alcançou longínquas localidades, isto é, a capital Fortaleza com o interior.

A vinda da ferrovia no Ceará provocou uma série de consequências tal como a mudança de hierarquização urbana dos centros urbanos e de uma maior integração com a capital que estava em uma posição de maior importância, assim, o trem deu oportunidade de trazer as últimas novidades para essas localidades pacatas, isso foi um primeiro sinal de desenvolvimento que se poderia ocorrer. Mesmo diante de uma construção que objetivava interesses privados numa lógica capitalista, as consequências se deram socioespacialmente.

Logo, isso fica mais evidente quando mesmo dando-se início no cunho privado por meio de elites econômicas na época, as estradas de ferro tiveram seu avanço significativo quando estava sob jurisdição do Estado. É notório o papel da RVC e que se consolidou com a RFFSA no qual com esta se deu o apogeu das ferrovias que já não eram só cearenses, mas, que fazendo jus a sigla, diante de uma lógica rede, pode-se dizer que a RFFSA conseguiu fazer uma integração regional que para o caso do Ceará, essa dinâmica era fortemente feita com os estados do Piauí, Paraíba e Pernambuco.

Dessa forma, esses fluxos proporcionados pelos trens da “Rede” provocou uma grande dinâmica migratória no qual ficou mais estabelecido para dentro do Ceará. À vista disso, esses movimentos migratórios intensos destinado à capital Fortaleza foi-se trajando o começo do

fenômeno metropolitano que embora tenha demorado para acontecer, é indiscutível o papel de importância das ferrovias na contribuição do processo de metropolização em Fortaleza.

Ademais, foi diante desse processo de metropolização que as ferrovias começaram a padecer no qual se desencadeou uma série de mudanças que atinge a estrutura urbana da capital cearense e esse sistema de transporte. Em primeiro, nos anos de 1970 se depara com a promulgação em lei das primeiras regiões metropolitanas do Brasil no qual Fortaleza se insere, em seguida nota-se o começo para privatização e extinção da RFFSA diante da nova onda neoliberal na década de 1990 que ao final da década a RFFSA já havia sido privatizada sendo que a Seção Nordeste foi obtida pela Companhia Ferroviária do Nordeste.

Neste ínterim, surge também a CBTU que fica encarregada com a divisão de passageiros, posteriormente, com o fim da RFFSA, a empresa estatal adquire autonomia própria. Além da CBTU, o Metrofor surge inicialmente como um projeto que irá viabilizar o sistema de metrô em Fortaleza, ademais, o Metrofor administra junto com a CBTU a divisão de passageiros até o fim consórcio no final dos anos 1990. É neste período que o Metrofor se consolida como uma estatal sob jurisdição estadual e implementa o metrô com uma série de obras e modernização do material rodante.

O Metrofor, por meio de suas intervenções, consegue implementar o metrô em Fortaleza de forma muito gradual. As obras começaram ainda no final dos anos de 1990 e foram concluídas em 2012. Neste período, o sistema de Trens Suburbanos foi dado como um improvisado para que a Região Metropolitana de Fortaleza não ficasse desassistida de um eficiente modal de transporte para mobilidade das pessoas. Neste sistema, usava-se as locomotivas deixadas pela RFFSA e os vagões adaptados adquiridos ainda pela CBTU. Embora o Metrofor ainda que tenha modernizado esses materiais rodantes, houve uma necessidade de adquirir uns mais modernos que se introduziu os TUEs e os VLTs.

Outrossim, o Metrofor também expandiu seu sistema metroferroviário já que se aglutina em dois distintos que é o metrô alicerçado nas ferrovias, especialmente deixadas pela RFFSA. Essa expansão veio com o ramal Parangaba – Mucuripe, linha que inicialmente era de cargas, mas adquiriu com a companhia estadual também a função de mobilidade de passageiros. Outra linha que ainda está em construção é a Linha Leste que ligará o Centro ao bairro Papicu, esta linha é totalmente inédita, ou seja, não se aproveitou de uma linha deixada pela RFFSA, além

de que a linha será a primeira totalmente subterrânea. Nota-se que estas linhas mais recentes não abarca o metropolitano, e sim apenas o intraurbano da capital cearense.

Portanto, diante desse exposto, depara-se com as grandes nuances decorridas no sistema (metro)ferroviário cearense, sobretudo, em Fortaleza. O Ceará teve uma grande expansão em suas linhas entre os séculos XIX e XX, mas devido ao neoliberalismo e a mudança do foco de investimento para o transporte rodoviário, o transporte ferroviário padeceu. No entanto, por causa do seu apogeu no século XX, contribuiu com o processo de metropolização por meio dos grandes fluxos regionais. Quanto ao que restou das linhas e de locomotivas, serviram por um tempo considerável para sistema improvisado dos Trens Suburbanos, depois com as intervenções do Metrofor, todo o material rodante foi todo substituídos pelos mais modernos. No que tange ao sistema metroferroviário, fica evidente o que ele não acompanhou o crescimento da RMF beneficiando somente quatro municípios sendo que a RMF atualmente possui 19 (dezenove), no caso, além de Fortaleza, o sistema integra apenas com Caucaia, Maracanaú e Pacatuba. A expansão recente do sistema metroferroviário também não seguiu a tendência metropolitana, e sim o intraurbano de Fortaleza no que constata ainda mais essa ineficácia em abarcar uma plena integração regional metropolitana.

REFERÊNCIAS

ACCIOLY, V. M. Mobilidade e Expansão Urbana na Região Metropolitana de Fortaleza: Da Concentração a Dispersão Urbana. *In*: DANTAS, E. W. C.; COSTA, M. C. L. (Org.). **Vulnerabilidade Socioambiental na Região Metropolitana de Fortaleza**. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

ALMEIDA, N. M. **OS FERROVIÁRIOS NA CARTOGRAFIA DE FORTALEZA: REBELDES PELOS CAMINHOS DE FERRO**. 2009. 307 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

ALMEIDA, N. M. **REBELDES PELOS CAMINHOS DE FERRO**. Fortaleza: Secult – CE, 2012.

CARVALHO, C. H. R. de. Desenvolvimento urbano nos trilhos. **Desafios do Desenvolvimento**, Brasília, n. 7, v. 55, nov. 2009. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7010>

COSTA, Maria Clélia Lustosa. **Capítulos de Geografia Histórica de Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Universitária UFC, 2017. E-book. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/0B_FJH8ikGCJtckIEbzdYcDRUZkU/view?usp=sharing

DANTAS, Eustógio W. C.; COSTA, Maria Clélia Lustosa; SILVA, José Borzacchiello da. **De Cidade a Metrópole: (Trans)formações Urbanas em Fortaleza**. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

DUARTE, F. T. M.; OLIVEIRA, H. L. **O CEARÁ NOS TRILHOS: UM OLHAR GEOGRÁFICO DA TRAJETÓRIA INDUSTRIAL FERROVIÁRIA CEARENSE**. 2021. Relatório de Revisão de Literatura e Evidências Empíricas (Disciplina de Geografia das Energias e da Indústrias do Curso de Graduação em Geografia - UFC), Fortaleza, 2021.

GALVÃO, Rubismar Marques. **Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)**. Universidade Federal de Campina Grande Campina Grande, 2019.

IPECE – INSTITUTO DE PESQUISA ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. **Anuário Estatístico do Ceará**. Fortaleza: IPECEDATA - Sistema de Informações Geossocioeconômicas do Ceará, 2022. Disponível em: <http://ipecedata.ipece.ce.gov.br/ipece-data-web/module/anuario.xhtml?cid=1>

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, Metropolização e Regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência. 2017.

LIMA, F. de A. S. de; PEREIRA, J. H. **Estradas de Ferro no Ceará**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2009.

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

METROFOR. **HISTÓRIA DO METROFOR**. Fortaleza, 2018. Disponível em:
<https://www.metrofor.ce.gov.br/historia-do-metrofor-2/>

PAULA, D. A. de. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. *In: II Congresso de Historia Ferroviaria, 2., 2001, Aranjuez. Anais [...]. Aranjuez: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2001. Disponível em:*
<http://www.docutren.com/historiaferroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>

PEQUENO, L. R. B.; MOLINA, A. Análise Socioocupacional da Estrutura Intra-Urbana da Região Metropolitana de Fortaleza de Fortaleza. *In: PEQUENO, Luiz Renato Bezerra. Como Anda Fortaleza. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital e Observatório das Metrôpoles, 2009.*

PEREIRA, J. H.; MUNIZ, T. de S. **Os descaminhos de ferro do Brasil**. Fortaleza: AEPS e Expressão Gráfica, 2011.

REPÓRTER ASSEMBLEIA | A História da Ferrovia do Ceará. Fortaleza: TV Assembleia Ceará, 2014. 3 vídeos (87 min). Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=6L1Npl9Mj-A&list=RDCMUCPppVZ4NhFbDWmXCj78WuVw&index=1> . Acesso em: 03 mar. 2022.

RODRIGUES, Jaciara Azevedo et al. A história não perdeu o trem: o advento da ferrovia na região Norte do Ceará. **Brazilian Journal of Development**. Curitiba, v. 6, n. 10, p. 75274-75285, out. 2020.

SANTOS, Milton. **Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SILVA, José Borzacchiello da. CARACTERÍSTICAS GERAIS DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA (RMF). *In: DANTAS, E. W. C.; COSTA, M. C. L. (Org.). Vulnerabilidade Socioambiental na Região Metropolitana de Fortaleza*. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

SILVA, José Borzacchiello da. REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E RECONFIGURAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE FORTALEZA. **REVISTA MERCARTOR**, Fortaleza, v. 14, p. 75-88, 2016.