

# O Porto de Fortaleza

A NOTAVEL CONFERENCIA DO DR. HOR MEYLL, NA ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL

(Conclusão)

## Configuração — condições técnicas

Passarei a examinar as condições técnicas do Porto de Fortaleza.

A costa do Ceará, desde o limite com o Estado do Rio Grande do Norte até proximo de Acarajú, compreendendo o litoral de Fortaleza, tem a direcção geral SE-NW. A parte comprehendida entre a ponte de Mocuripe e Fortaleza é, porem, a que directamente interessa o porto.

A 6,5 k. antes de negar a Fortaleza, a costa avança bruscamente para o mar, em cerca de 1400m. constituindo a ponta do Mocuripe. Ao dobrar a ponta de Mocuripe para oeste, descrevia, até 1909, quando foram feitos os estudos da Comissão Bandeira, uma curva de grande raio, formando a enseada onde se acha a povoação de Mocuripe, tomando, no local denominado «Volta da Jurema», a direcção de WNW até Fortaleza, trecho denominado «Praia do Meirelles».

O trabalho incessante do mar, pela acção das vagas e das correntes, modificou porem este contorno, para tres grandes alinhamentos rectos, com que hoje se apresenta: Da ponta de Mocuripe até a base da grande duna que se debruça sobre a enseada, um alinhamento recto de 1.600m na direcção SSW; dahi outro alinhamento recto de 2.200m até a volta da Jurema, com o rumo WSW, occupado pela povoação de Mocuripe; em seguida uma extensão até a ponte de embarque de 2.800m. com o rumo WNW, comprehendendo a «Praia do Meirelles» tudo medido na linha da costa, banhada pela maré baixa. Na parte fronteira a Fortaleza a configuração da costa soffre uma alteração, motivada pela presença da muralha Hawkshaw. Ahi a costa avança de cerca de 250 metros, para o mar, desde a ponta da muralha até o limite leste da cidade, na praia de Iracema. Recuando novamente do lado de oeste, a costa segue no rumo approximado de NO até a barra do Ceará.

## Factores de transporte

O vento, as vagas e as correntes são as forças que perennemente concorrem no mesmo sentido, para transportarem as areias de leste para oeste, de Mocuripe para Fortaleza e modificarão a configuração da costa e as profundidades.

O vento mais frequente é o de ESE, seguindo os de SE e SSE. Os do quadrante NE sopram muito inenas vezes. Os dos demais quadrantes tem uma frequencia desprezível.

A vaga tem a direcção geral do vento que a produz, isto é, segue o rumo WNW. Ao contornar, porem a ponta de Mocuripe, soffre a sua acção, de modo a chegar a Fortaleza com o rumo de 57° NE. Demandando a praia a vaga procura alcançá-la na normal, chegando porem com um rumo de 40° NE, em posição ainda inclinada a ella. É devido a esta inclinação da vaga sobre a praia, que se notam os grandes transportes de areia, sobretudo dos grãos mais pesados, ao longo da praia do Meirelles. Quanto á vaga que alcança a enseada de Mocuripe, é derivada da vaga geral, obrigado a contornar o promontorio. O desvio ahi é muito maior, permitindo que a onda, que se desfralda suavemente, encontre a praia proximoamente na normal.

Quanto ás correntes, ellas se dirigem sempre de Mocuripe para Fortaleza, transportando continuamente areia.

O vento igualmente, vindo quasi sempre de ESE, transporta ao longo da praia as areias de Mocuripe, para Fortaleza. Quando maré baixa, a agua se retira e, sob a acção do vento, a praia secca, e a areia, não contendo mais a humidade entre os seus grãos, é soprada e transportada pelo vento, rolando sobre a praia, até encontrar o menor obstaculo que a faz parar, para formar monticulos.

Estes, augmentando, formam comoros de areia e por fim dunas enormes, que caminham para oeste, avassalando e soterrando tudo.

Si o vento, porem, ronda para SE, atrai para o mar as areias provenientes das dunas que o mar transporta, quer pela acção das vagas, quer pelas correntes. Mas, no tempo em que o mar transporta, tambem solapa, arrancando areia da praia, que é supprida por novos accumulos trazidos pelo vento. Na praia do Meirelles este jogo incessante de forças quasi eguaes produz

# A Razão

Propriedade de Vicente Carneiro

Gerente - Renato Carvalho

ua regimen de instabilidade em que ora domina o mar derrubando coqueiros e demolindo casas, ora o vento recompondo a praia.

Na enseada de Mocuripe o mar domina, por que o vento, pela sua propria direcção, não pôde trazer areia sinão em pequena escala pela grande duna, ainda não fixada, a cavalleiro da enseada. Nas praias de Fortaleza, muito ao e ntrario do que se dá em Mocuripe, o vento domina, por isso que, pela direcção da costa coincidindo com a direcção do vento, as areias caminham pelo litoral, rolandas pela praia. Formam-se assim, pela continuidade de acção e o occorrer das tempos, os imensos lençoes de areia que se estendem pela praia de Pirambú, de caracter verdadeiramente impressionante. Tal o regimen do litoral cearense, de Mocuripe ao rio Ceará. Quaesquer obras projectadas e lançadas de Fortaleza até o rio Ceará, estarão fadadas ao completo soterramento pelas areias. Desta forma se tem notado que toda a costa de Fortaleza até a barra do rio Ceará, avança lenta, porem continua e perennemente para o mar.

Pode-se avaliar este avanço comparando-se as plantas antigas com as hodiernas. Assim a fortaleza da cidade, que em 1812 era banhada pelo mar, em 1870, segundo a planta de Carlos Neata estava a cerca de 200 m. da linha de prea-mar. Assim teve um avanço medio annual de mais de 3m. sem que nenhuma obra accelerasse o processo natural de crescimento de terrenos conquistados ao mar.

Qualquer obra, porem, executada nesta faixa do litoral, dirigindo-se da terra para o mar transversalmente ás correntes terá como effeito a acceleração do ph-nomeno natural. Foi o que se deu com a construcção do quebramar Hawkshaw.

As obras foram começadas em Agosto de 1886. Iniciada a parte superior do quebramar em fins de 1887, começou o arriamento do porto a medida que ella avançava, achando-se a bacia completamente obstruida em meados de 1888, com a construcção de 350 m. de muralha, apresentando no prazo de anno e meio um avanço de 400 m. da linha de baixamar. O avanço medio annual foi pois de 286 m. ou de 22 m. mensaes.

Vejamos, agora, rapidamente os 3 mais importantes projectos apresentados e approvados. O de Hawkshaw, em 1875 e iniciado em 1886; o de Souza Bandeira, apresentado em 1910 e não executado; e o projecto Lucas Bicalao apresentado em 1920 e iniciado em 1922 pela firma Norton Griffiths.

## PROJECTO HAWSHAW

O projecto de Sir John Hawkshaw consistia essencialmente na formação de uma bacia de 22 hect. limitada por uma muralha de 670 m. de extensão, constando de dois alinhamentos rectos, um de 480 disposto parallelamente aos recifes do porto e outro de 190 m. na direcção EW das correntes. A muralha, com 6 metros de largura, servia externamente de quebramar e internamente de atracação aos navios. A extremidade este, situada a 250 m. da praia, era ligada á terra por um viaducto metallico. Não me detenho sobre as causas de assorlimento da bacia do plano Hawksaw, cujo insuccesso é por todos conhecido, affim de não fatigar o auditorio que me distingue com a sua attenção.

Ellas se acham minuciosamente analysadas e descriptas no relatório que apresentei ao sr. Inspector dos Portos.

## PROJECTO SOUZA BANDEIRA

Souza Bandeira, aproveitava a bacia creada pelo quebramar Hawkshaw, prolongando a e fechando-a a oeste por meio de um molhe e um gula-corrente, deixando apenas uma abertura de 200 m. de entrada aos navios. Essa entrada era protegida por um quebramar curvo, construido sobre o recife da Coroa Grande. O caes de atracação, com 400 m. de acostagem, era construido em continuação ao quebramar Hawkshaw e parallelamente a uma muralha exterior, servindo de quebramar, e permitia a a rcação de navios até 8 m. de calado, cota que era dragada, abaixo do nivel da maré baixa, essa parte da bacia.

A bacia porem, com 43 hect. de area, não era dragada toda á cota de 8 metros abaixo da maré minima, mas sim em quatro zonas: Uma de 8 m. correspondente á muralha Hawkshaw, outra a 1m.

(Continúa na 7.a pagina)

## Palavras ao povo

A imprensa revolucionaria, nesta phase de reparação politica e de reconstrução economica, cabe um papel bem mais delicado do que se pensa. Foi ella que, pregando quotidianamente a revolta, acabou creando mentalidade nova no paiz—terreno generoso em que a Revolução frutificou. O jornal que abertamente se insurgiu contra os desmandos e as deshonestidades de hontem, este ha de ser, por isso mesmo, nos dias amargos que a primeira Republica nos legou, o fiscal vigilante dos actuaes dirigentes, applaudindo-os, quando merecerem applausos, delles divergindo quando, por ventura, se não cumprir o programma revolucionario.

A segunda Republica, para a sua consolidação, não precisa do apoio incondicional dos brasileiros: necessita, antes, do concurso leal dos verdadeiros patriotas, dos que, sem receio de ferir susceptibilidades, saibam orientar, com desassombro, os novos conductores da Nação.

Uma imprensa que, em silencio em face do erro, se deixa a imprensa logicamente fadada a provocar e proteger a resurreição do antigo regimen, com as suas falhas incuraveis e os seus males sem remedio.

Jornal que negue a questão social no Brasil, jornal que não proclame os perigos e afflicções da hora universal — o mundo em crise jamais vista, aterrorizado ante o fantasma de Moscovo — é jornal que não deseja a perpetuidade do Brasil novo, surgindo de entre escombros ainda quentes para um futuro que pode ser muito bom, mas que, tambem, pode ser muito máu.

Esse máu futuro é que a imprensa deve anunciar, quanto antes, de caminhar que a Revolução vai percorrer.

## Foi inaugurado o monumento de Del Prete

Natal, 10.—Quasi toda população de Natal tem desfilado em frente ao monumento de Del Prete e Ferrarini inaugurado quinta feira e offerta do chefe do Governo Italiano a esta cidade.

O bello monumento representa a columna «Millenaria» do Capitolo. A columna mede cinco metros e oitenta centimetros de altura.

## A partida da esquadriha

Natal, 10.—Segundo informações obtidas hontem pela Agencia Brasileira, sabe-se que o general Balbo já tomou as necessarias providencias para a partida da esquadriha hoje, provavelmente, antes de meio dia.

CAFE' PARAENSE  
K. 3\$200

## O PORTO DE FORTALEZA

(Continuação da 1a. pag.)

correspondente à rampa de cimento armado que limitava o lado sul da bacia, e finalmente a que era draga á costa da maré mínima, ao longo de uma rampa de cimento armado, que seria construída a este da bacia, sobre o antigo viaducto e destinada a embarcações menores.

O projecto Souza Bandeira, incontestavelmente bem estudado e concebido, não seria hoje praticamente exequível. As profundidades da bacia, que no tempo em que o dr. Bandeira aqui esteve eram de 3m abaixo do nível mínimo, são hoje nulas, sendo as profundidades existentes no «Poço da Dragagem» meramente fictícias, devido ao represamento da água da maré, quando se retira da bacia. Assim, si se fizesse uma comunicação com o mar, para os pontos de maior depressão do fundo, a bacia ficaria toda em secco, quando por occasião das grandes marés de lua, o mar se retirasse. Pode-se dizer, portanto, sem receio de errar, que o projecto Bandeira está hoje lançado em terra, havendo mesmo rnas de casas que se acham localisadas na parte sul da bacia. Ter-se-hia de construir assim um porto em terra firme.

Só a dragagem da bacia interna avaliada por Souza Bandeira em menos de 1938 000mc, eleva-se hoje a 2 616 000 mc. e a do canal de acesso, avaliado em 1570 000mc, eleva-se hoje a . . . . . 1950 000.

Assim o volume total seria de 4576 000 ao em vez de 3355000 mc, seja um acrescimo do cerca de um milhão de metros cubicos em vinte annos ou 50 000 mc. por anno.

O preço unitario adoptado pelo dr. Bandeira foi de \$900 por mc., o que perfazia 2.816.000\$. Com o preço unitario de 5\$ que adopto no projecto, em Mocuripe, para dragagem, a retirada dos 4.536.000 mc. elevaria o orçamento cerca de . . . . . 23.000.000\$. Só a dragagem da bacia e canal de acesso sahria quasi pelo preço de toda a execução do projecto em Mocuripe, avaliado . . . . . 24.000.000\$, com 800m de caes acostavel e 250 m para embrecações menores variando de 5m a 2m de calado. O preço adoptado pelo Dr. Bandeira em 1908 para o concreto lico, foi de 39\$ o mc. O preço admittido oficialmente pela Inspectoria de Portos é hoje de 200\$ ou seja 5 vezes mais. Com esta base os vinte mil metros cubicos do concreto lico dos caixões de quebra-mar, sahria pela quantia de 4 mil contos, indo ficar o quebramar por mais de 16.000.000. Este quebramar estava orçado em 3.700 contos. O resto do projecto, constituido pelo caes de atracação, rampas, abrigos, e installações portuarias, eleva-se, pelo orçamento Bandeira a 9.560. aproximadamente e orçaria hoje por 26.000.

Ter-se-hia um orçamento total de 99.600; sejam 100.000 contos, num, avaliada a grosso modo para dotar Fortaleza de um caes acostavel de 400 m, aciam 264.000 por metro de caes, e agora as despesas de conservação, por obras de dragagem.

## PROJECTO LUCAS BICALHO

O projecto Lucas Bicalho consistia resumidamente numa muralha acostavel de 294 m, construída em pleno oceano, nas profundidades de 9 m, abaixo da maré mínima, a 800m da praia, e ligada á terra por um viaducto de 10m de largura sobre estacaria de cimento armado.

A muralha era protegida contra o arrebanhar da onda por um quebramar exterior de 470 m de extensão, sendo o intervalo entreddo e ficando o molhe com a largura de 55m. Sobre o terreno assim formado eram construidos dois abrigos de 38 x 12 com 990 mq. cada um, sendo as obras avaliadas em 13.000 em numero redondo.

Enquanto o projecto Bandeira foi calculado em minuciosos estudos, este foi elaborado sem os indispensaveis estudos previos. Elle foi elaborado como projecto de emergência, como o declara o proprio autor na sua justificativa, transcrita no relatório da Inspectoria de Portos ao sr. Ministro da Viação, e considerado como complementar ao projecto Bandeira, que procurava não invalidar affim de facilitar o desembarque do material destinado ás obras contra as secas. É portanto justo considerar este projecto como de emergência, não podendo ter o caracter definitivo. Acresce ainda que o seu autor não conhecia bem o regimen da praia de Fortaleza, por observações «en locis», tendo apenas conhecido a cidade de passagem.

Tornam-se assim justificaveis as restricções technicas e mesmamente inconvenientes graves, apresentados pelo projecto, que se torna passivel de severa critica.

O problema do porto de Fortaleza resume-se nestas poucas palavras — dar abrigo sem perigo de assoramento. — O perigo de assoramento está exactamente em dar ás aguas á necessaria tranquillidade para que a areia se deposite. Assim os proprios termos do problema entram, elles mesmos, em conflito. Ou se dá abrigo produzindo assoramento ou se evitam estes depositos não se dando abrigo.

Lucas Bicalho, deante do insuccesso havido com o projecto Hawkshaw, devido incontestavelmente á pequena distancia á terra em que se achava a muralha, lance a sua muralha — quebramar a

300 m. do litoral, ligando a á terra por extenso viaducto que construa em estacas de cimento armado. Ainda assim elle temia os assoramentos a ponto de solicitar o parecer de 4 engenheiros chefes de secção da Inspectoria. Foi a sua unica preocupação, esquecendo a primeira condição estipulada no problema o de dar abrigo, e pelo qual clamam a todos aquellos que se arriscam a desembarcar ou embarcar em Fortaleza.

Com effeito, lançada a muralha na posição mais vantajosa do projecto a vaga, vindo de NE, ao chegar no quebramar contornaria inevitavelmente o seu extremo norte, vindo encontrar o ramo que contornasse o extremo sul. Dar-se-ia o que chamamos uma «interferencia de ondas» com a produção de ondas compostas que poderão ter maiores amplitudes que as ondas originarias. Formar-se-ia uma agitação particular a que se denomina de «mareta», muito prejudicial ao movimento do porto. Ter-se-ia um embarque occidentado, analogo ao actual, não tendo a construção alcançado o fim a que se destinava.

As vagas ao encontrarem o quebramar arrebentariam sobre elle, lançando se sobre o terraplino do caes, situado á cota de 5m,70 acima de nível mínimo seja cerca de 1m,70 apenas do nível da preamar das marés de lua cheia, causando extrapagos que não se pode prejulgar.

O orçamento avaliado em 12.800 contos já insufficiente na época em que foi calculado, se elevaria hoje a mais de 30.000 contos, para dar utilidade a 294m de caes ou seja 103 contos por metro corrente.

Quanto á execução do projecto teria de enfrentar as maiores difficuldades inherentes a uma construção em pleno oceano, a 1000m da costa em um mar revolto sujeito aos ventos fortissimos de Fortaleza que atingem por vezes 27m por segundo ou seja 87 kilometros por hora. Sabe-se, por isso, que as difficuldades encontradas pela firma Norton Griffiths foram quasi insuperaveis para a construção dos primeiros 250m desta da até os fundos de 5m. Quaes seriam as da execução da parte mas siga do molhe quebra-mar com 470m alem dos 800m do viaducto si a cota em profundidade de 8 e 9m?

Acresce finalmente, o projecto está lançado todo empedra, não só no ancoradouro que tinha de ser dragado, como ao longo do viaducto. Este motivo, senhores, por si só afiastaria todos os outros, encerrando o da inexequibilidade do projecto. Si não fora o desejo de ventilar o assumpto e de pôr a questão bem conhecida por todos os que por ella se interessam, eu diria, de inicio, como aquelle official de artilharia que deixou de cumprir ordem de seu general de fazer fogo contra o inimigo. Inquirido, respondeu o official «não fiz fogo por muitos motivos» — Quaes foram? — O primeiro foi que não havia pólvora. — Basta, respondeu o general, pode retirar-se.

De qualquer forma, toda obra lançada de frente a Fortaleza estará, a parte qualquer outra razão de ordem technica, fadada a um insuccesso num futuro mais ou menos remoto, conforme o vulto da obra, e isto porque a costa de Fortaleza sahria um gradativo avanço para o mar, em que nenhuma medida da technica possa obstalar. Atendendo as causas dos transportes do areia, com a fixação de todas as damas de Mocuripe, poderá minorar os effectos, mas nunca obstalar com o exito pleno de um projecto.

Antes de vir a Fortaleza, achava-me imbuído, como aliás todos os engenheiros da Inspectoria, da exequibilidade do projecto Bandeira.

E tão paralizado em meu espirito estava a idéa de só projectar obra em frente a Fortaleza, ainda que fosse o projecto Bandeira modificado, que não attentava situar para Mocuripe. Cabejo-me como engenheiro da secção technica da Administração Central, incumbencia de ter de elaborar um projecto de melhoramento do porto de Fortaleza, nada mais justo que fosse este o profissional que deveria vir a Fortaleza examinar a situação local.

A minha missão não era mais do que uma mera inspecção; pois que plantas e estudos anteriores já havia e a Administração Central os possuia. Não encontrando terminados todos os levantamentos que me servisse de base ás minhas observações, mas apenas o levantamento da encosta de Mocuripe, fiz terminar estes levantamentos que foram executados pelo pessoal da Fiscalização, auxiliado pelo auxiliar que commigo era do Rio.

Apresentei ao sr. Inspector de Portos um longo e minucioso relatório em que demonstrei cabalmente a preferencia do porto em Mocuripe, com a justificação do projecto apresentado.

O projecto está lançado na enseada de Mocuripe fronteiro á povoação do mesmo nome, a 4 kilometros da actual ponta de embarque.

A sua distancia á Fortaleza não é razão para invalidar as de ordem technica que aconselham a preferencia da melhor escolha deste local. Um auto caminhão, com a velocidade exigida de 30 kilometros á hora, percorre esta distancia em 5 minutos; a um automovel para passageiros, com a velocidade de 50 kilometros apenas, em menos de cinco minutos.

Não é pois um percurso que atemorise os homens de século vertiginoso, dos rapidos transportes, da vorageria das distancias.

Mocuripe apresenta exactamente as duas condições do problema do porto de Fortaleza que são, como já disse, abrigo sem perigo de assoramento.

Muito notadamente abrigada contra os ventos remanescentes ás suas profundidades tendem continuamente a augmentar, prestando-se, por consequencia, a um melhoramento capaz de offerecer a Fortaleza um porto de 1a. classe.

O ancoradouro abrigado poderá ficar com cerca de 200 hectares sejam 4 vezes o do projecto Bandeira e 10 vezes o da bacia Hawkshaw, prestando se a um excellente porto de co. A natureza do fundo muito contrariamente ao que se tem dito e escripto, é de areia conforme o attestam os augmentos successivos da profundidade e o confirmam as sondagens hydr graphicas. Si pedra houver será abaixo das profundidades de 7 a 8 metros que já existem. Apenas proximo á praia existem 3 pontos onde a pedra allóra podendo ser facilmente derrocada.

Consiste essencialmente este projecto na construção de um caes acostavel, para 8 metros de calado em aguas mínimas, disposto parallelamente ao litoral, com 1050m. de comprimento, protegido por um quebra-mar de pedra que, partindo da ponta de Mocuripe se dirija para NO com cerca de 1500m de extensão.

Os 1050m de caes comprehendem até 50m de calado para navios de 8 metros em aguas mínimas, extensão que julguei acertada e que, meu ver, deverá ser observada si as condições financeiras permitirem o dispndio de 24.000 contos do orçamento correspondente, e que não é absolutamente exaggerado para o Ceará.

Nada obsta, entretanto que sejam construidos os primeiros 400 ou 500m para 8m de calado, que terá por effeito apenas encarecer um pouco a obra.

Os juros e amortisação do vultoso aparelhamento bem como as despesas de primeiro estabelecimento serão divididas por 400m ao em vez de serem correspondentes a 800m. Por isso julgo que, embora o porto de Fortaleza não necessita desde logo dos 800m de caes, elles deverão ser construidos para os 20 annos pois não é de boa technica, adquirir um dispndio de aparelhamento e numerosas installações, para uma obra cujo prolongamento seria inevitavel u'uma dezena ou dezena e meia de annos.

Acresce ainda que 500 m. collocariam as vias ferreas do caes e a estação de triagem em posição forçada.

A faixa do caes, com uma rua de 13 m. é dotada de 3 linhas ferreas servindo, uma para os armazens e duas para o transbordo das mercadorias. Os armazens para o projecto completo serão em numero de 6; dispostos symmetricamente em relação a uma estação de passageiros. Inicialmente bastará um só armazem com uma area de 3600 m2. A avenida do caes, corre parallelamente a elle e tem 42 metros de largura, dividida em 3 ruas com 12 m. cada uma, separadas por dois relégués de 3 metros.

Essa avenida poderá ser finalmente prolongada até Fortaleza, quando um projecto de melhoramento urbano for elaborado; ella representará o papel de verdadeira avenida de beira-mar, bordada de lindos palacetes em forma de bangalows, constituinto o maior ornamento da cidade, á semelhança da Avenida Atlantica no Rio de Janeiro, tendo cerca de 5000 m. de extensão e servindo de ligação da cidade de Fortaleza ao futuro arrabalde elegante de Mocuripe.

Parece que já vejo Mocuripe em minha visão de um futuro não longinquo, cheio de pequenos e grandes predios, bangalows, villinhas e casas de praia forçando a «Copacabana» da cidade de Fortaleza.

Es, senhores, o projecto elaborado para Mocuripe e que tive a satisfação de submeter á Inspectoria de Portos.

Para definir o processo construido e adoptado e fazer um orçamento mais exacto, é indispensavel fazer sondagens geologicas ou sejam perfurações do solo submarino que deem a conhecer a sua natureza e a espessura da disposição das camadas geologicas e outros estudos supplementares.

É este trabalho que me trouxe agora á Fortaleza.

É mais um passo avante para a solução do magno problema.

Cabera depois aos cearenses, uma vez approvedo o projecto em Mocuripe, o que espero seja feito brevemente, declaramem, como de direito, pela sua execução. Ao commercio, ao qual ju'go ter descordinado os vastos horizontes economicos de um porto organizado e moderadamente aparelhado, já agora mais bem orientado, cabe o legitimo direito, como o dever inalienavel de se fazer representar, junto aos poderes publicos, Central e Estadual, para realçar as suas necessidades.

Cabera ainda ao sr. Interventor que se acha animado do mais elevado patriotismo a bem do progresso de sua terra, enviar junto aos poderes centrais, os seus esboços para que o Ceará, entrando em franco intercambio commercial com o estrangeiro e os outros estados da Federação, abra as suas portas hospitaliares, á visita dos viajantes estrangeiros e nacionaes para a civilisação emfim, para que mais se estreiem os laços de amizade e fraternidade nacionaes.