

## **EM TORNO DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ: A CONSTRUÇÃO DE UM NOVO CEARÁ (1870 – 1926)**

Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez\*

A Estrada de Ferro de Baturité<sup>1</sup>, ao que indicam os Presidentes da Província do Ceará e os engenheiros da Rede de Viação Cearense, em seus Relatórios anuais à Assembléia Provincial, seria uma variante de peso na substituição de um meio natural (o interior da Província) por outro que apresentasse máquinas e artefatos mais complexos, em diversas partes da província. Esse projeto era lavrado pelo discurso do pensamento ocidental, típico do século XIX. Período no qual a noção de modernidade ditava a superação do vivido, sujeito às intempéries do tempo, pelo desenvolvimento tecnológico ocidental, observado em países como França e Inglaterra. Este ideário, que contou com inúmeros adeptos no Brasil, contribuiu para uma visão da natureza como espaço a ser dominado e uma utilização indiscriminada dos recursos naturais.

No Ceará, muitos intelectuais, como o Senador Pompeu, por exemplo, aderiram essa ideia, percebida com maior nitidez no que dizia respeito ao tema da seca. Nesse momento, a ferrovia foi envolvida e apresentada pelo discurso oficial como obra pública de vulto, porque viria amenizar (ou aplacar) os efeitos ‘devastadores’ das secas que assolavam a província.<sup>2</sup> Ou ainda: a solução para as longas estiagens verificadas, freqüentemente demandada nos discursos das autoridades públicas, era a de colocar o estado nos ritmos do progresso europeu ocidental. A Estrada de Ferro de Baturité e o trem<sup>3</sup> surgem como instrumentos principais dessa investida. Eram os produtos do progresso tecnológico, resultados de uma cultura considerada exclusivamente humana que deveria se sobrepôr à natureza.

Dessa forma, a Estrada de Ferro de Baturité deve ser compreendida como parte de um projeto maior de internacionalização do capital estrangeiro. Ou, segundo Melo (2007, p. 43), como “a mola mestra dos investimentos na segunda metade do século XIX”. Tais investimentos eram, sobretudo, ingleses, que buscavam “mercado consumidor para seus produtos de bens de capitais, bem como da expansão do capital financeiro através dos investimentos em ferrovias, serviço de abastecimento de água e iluminação pública, urbanização, portos, bancos, companhias de navegações, de minas e etc”.

---

\* Professora Ms. Universidade Regional do Cariri e Doutoranda em História Social – UFC. E-mail: belparente@gmail.com

A rápida expansão da edificação de vias férreas, na segunda metade do século XIX, contribuía para o crescimento acelerado das indústrias de bens de capital. Pois, segundo Hobsbawm (2010, p. 84), “a esta altura era mais importante o imenso apetite das ferrovias por ferro e aço, carvão, maquinaria pesada, mão de obra e investimentos de capital”. As Linhas de Ferro, nesse sentido, estimulavam a atividade mineradora, sobretudo em mãos inglesas, e a Inglaterra, através de inúmeras companhias de seus cidadãos, auxiliava na implantação de ferrovias em outros países. No Ceará, entretanto, teria havido muito mais a inversão de capitais, em especial inglês. Ou seja, os ingleses empregavam capital numa empresa, neste caso a EFB, com fim especulativo.

Também contribuía para o sucesso da invenção a possibilidade de integração de lugares longínquos, comunicação com países separados do mercado mundial até aquele período, o aumento da velocidade e o transporte de grandes volumes de mercadorias a custos bem menores que os experimentados em outros veículos. De tal maneira que, desde a primeira metade do século XIX, algumas ferrovias foram projetadas, ainda que tivessem implantação tardia (HOBSBAWM, 2010, p. 83).

No Brasil, por exemplo, em 1835, o Congresso Nacional promulgou um pioneiro decreto sancionado pelo então Regente Diogo Antonio Feijó, que em seu primeiro artigo determinava: “conceder a uma ou mais Companhias, que fiserem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para uso de carros para transporte de generos e passageiros” (PAIVA, 1928, p. 8-9). No entanto, somente em 1852 foi inaugurada a primeira Estrada de Ferro no Brasil, planejada e edificada pelo Barão de Mauá, com extensão de 14,5 quilômetros, ligando a raiz da Serra de Petrópolis ao porto.

A partir desse momento, os trilhos foram expandidos ao longo do território nacional. Assim como a Estrada de Ferro Mauá, as novas vias foram edificadas a partir de princípios neocolonialistas, ligando centros agrícolas ao principal porto da província (MELO, 2007, p. 42). Com isso, era viabilizado um plano mais efetivo de integração nacional de lugares remotos do país, bem como o escoamento mais rápido de um volume maior da produção agrícola e manufatureira interiorana: assuntos caros ao Império Brasileiro.

No documento produzido pelo engenheiro Lassance Cunha – em 1892, período em que esteve responsável pela administração da Estrada de Ferro de Baturité - para a Exposição Universal que aconteceria em Chicago, a seca surge mais como um ponto adicional na justificativa criada para a construção desta via férrea. É o terceiro e último motivo destacado: “É também uma estrada estrategica, permita-se a expressão, para minorar os efeitos das sêcas

que assolam este Estado”. Sugerindo que a preocupação do combate à seca no Ceará era mais uma política (ao lado da implantação de ferrovias, discurso de progresso, investimentos de capitais externos) através da qual se dava a interiorização da metrópole (DIAS, 2005).

Os dois primeiros motivos assinalados por Lassance Cunha para a construção dos trilhos dão a tônica das preocupações mais prementes para as autoridades públicas nacionais e cearenses. Respectivamente, era uma maior integração entre Ceará e demais territórios brasileiros, através de um sistema de transportes que diminuísse grandes distâncias, e o “maior desenvolvimento da lavoura e indústria do Estado do Ceará até então atrofiada pela falta de meios fáceis de transporte para a condução dos productos do interior para a Capital” (DIAS, 2005). O segundo ponto mencionado evoca uma preocupação e uma constatação há muito presente nos escritos sobre o território cearense: a dificuldade enfrentada no escoamento da produção dos centros agrícolas, tais como as serras de Baturité, Acarape, Pacatuba, Maranguape e regiões como o Cariri.

Nesse caso, o pequeno número de estradas que dessem passagem razoável para que os carros de boi percorressem o interior cearense e retirassem o excedente das produções agrícolas era mais preocupante que a própria seca. O Ceará, no que concerne a um desenvolvimento econômico, parecia carecer de bons caminhos, para além das águas e chuvas.

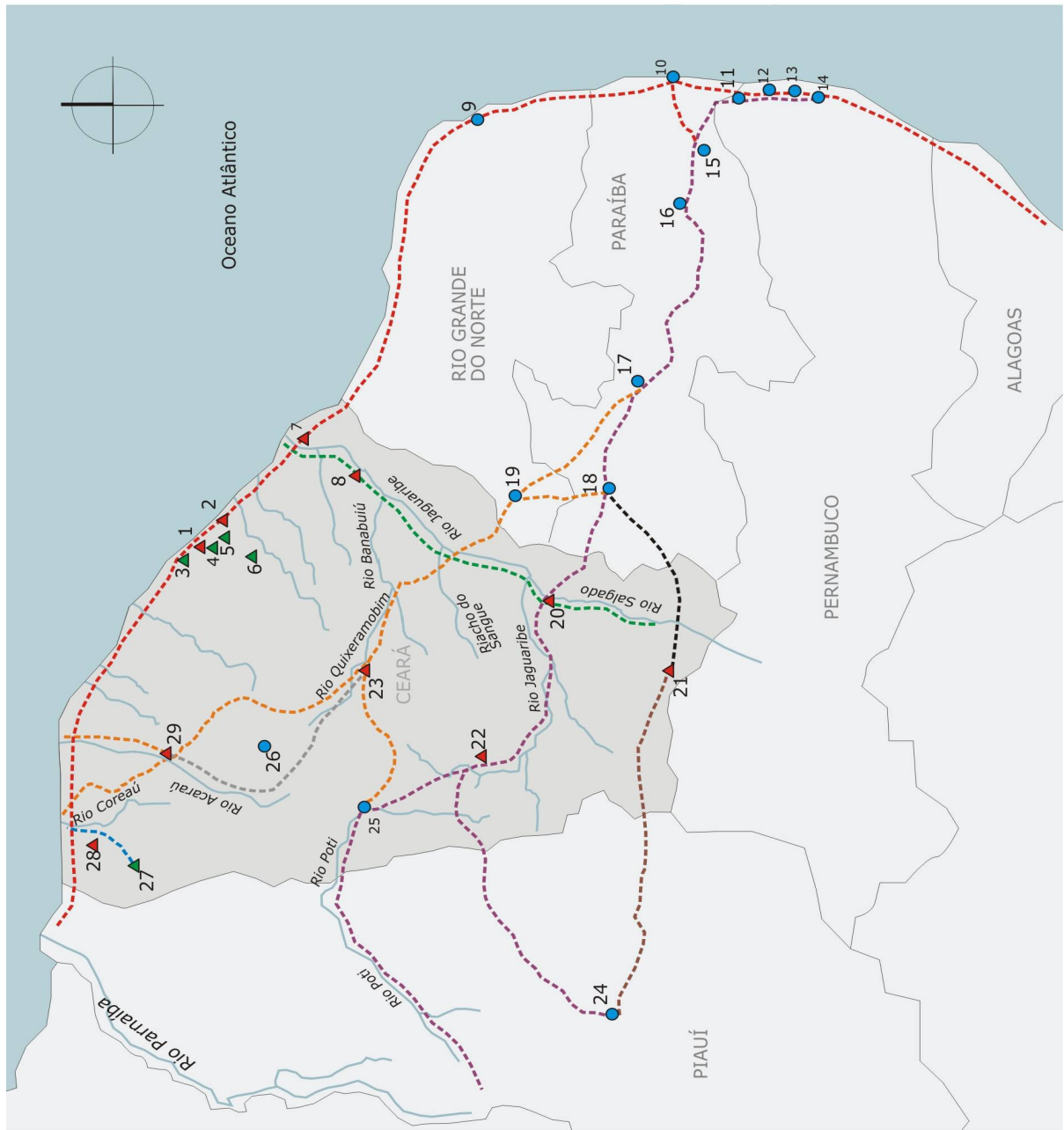
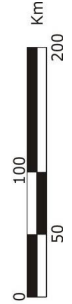
Os rios geralmente eram tratados e imaginados como estradas pelos primeiros colonizadores. Percorrer a região a ser explorada acompanhando a extensão das correntes de água era a atitude mais adequada aos viajantes (ARRUDA, 2008). Conforme Pompeu Sobrinho (1967, p. 79), ao escrever *Algumas Notas sobre a Hidrografia Cearense*, “a penetração do interior era sobremodo facilitada pela disposição geral da hidrografia regional. Os rios não só indicavam e abriam o caminho do interior, como ainda forneciam preciosos elementos para a fixação do colonizador”. Nada obstante, é preciso enfatizar que, no Ceará, as ribeiras dos rios auxiliavam mais nessas incursões como referenciais e fornecedores de ‘preciosos elementos’, já que os rios cearenses não eram navegáveis.

O Ceará, conforme Clovis Jucá (2009), foi primeiramente conhecido e apreendido pelas margens do rio Jaguaribe que correspondia ao principal caminho para o interior. Esta via, a Estrada Geral do Jaguaribe, como era conhecida, tinha início no principal porto da Província, Aracati. Acompanhando o rio Jaguaribe, passava Russas e Icó, em seguida, descia o rio Salgado, após o qual encontrava a Chapada do Araripe. Superando essa serra se chegava ao Pernambuco e depois à Bahia. Ela foi, ainda segundo Jucá, a principal via de comunicação do Ceará durante os séculos XVIII e XIX, pois, era pela Estrada Geral do Jaguaribe

(...) por onde eram levadas as mercadorias para o sertão, vindas de Aracati, provenientes das demais capitânicas. Por ela também eram carregados os produtos das salinas cearenses para as regiões do rio São Francisco. Em direção ao Aracati seguia toda a produção do vale do Jaguaribe que consistia quase unicamente em couros salgados e espichados e alguma pellica das que se trabalhavam em todo o sertão cearense e as boiadas que seriam salgadas nas oficinas de charques no litoral e transportadas em forma de charque no litoral e transportadas em embarcações, a maioria em sumacas para Recife, Salvador e Rio de Janeiro (JUCÁ NETO, 2009, p. 85).

Ainda havia outras estradas que cortavam o Ceará, todas relacionadas com os transportes das boiadas para produção de charque ou venda do gado em feiras: a das boiadas, a nova das boiadas, a Camocim-Ibiapaba, a Crato-Oeiras e a Crato-Piancó. Conforme mapa abaixo, esses caminhos usavam as margens dos rios como rotas para o interior, à priori, porque estariam garantidos água e pasto para o gado durante a travessia.

- |                     |                              |
|---------------------|------------------------------|
| 1 - Fortaleza       | - Estrada Velha              |
| 2 - Aquiraz         | - Estrada Camocim - Ibiapaba |
| 3 - Caucaia         | - Estrada nova das Boiadas   |
| 4 - Parangaba       | - Estrada das Boiadas        |
| 5 - Messejana       | - Estrada da Caiçara         |
| 6 - Baturité        | - Estrada Crato - Pianco     |
| 7 - Aracati         | - Estrada Crato - Oeiras     |
| 8 - Russas          | - Estrada Geral do Jaguaribe |
| 9 - Natal           | - Vila de Brancos            |
| 10 - Campina Grande | - Vila de Índios             |
| 11 - Goiana         | - Outras Vilas e Núcleos     |
| 12 - Igarassu       |                              |
| 13 - Olinda         |                              |
| 14 - Recife         |                              |
| 15 - Itabaiana      |                              |
| 16 - Campina Grande |                              |
| 17 - Patos          |                              |
| 18 - Piancó         |                              |
| 19 - Pau dos Ferros |                              |
| 20 - Icó            |                              |
| 21 - Crato          |                              |
| 22 - Tauá           |                              |
| 23 - Quixeramobim   |                              |
| 24 - Oeiras         |                              |
| 25 - Crateús        |                              |
| 26 - Santa Quitéria |                              |
| 27 - Viçosa         |                              |
| 28 - Granja         |                              |
| 29 - Sobral         |                              |



Mapa 1: Caminho das boiadas (JUCÁ NETO, 2007).



No entanto, os rios no Ceará nem sempre podiam servir a este fim. Na *Descrição Geográfica Abreviada do Ceará* de Antonio da Silva Paulet (1897, 110), já era indicada a não perenidade das correntes de água ali localizadas:

O Ceará não tem rios correntes, os seus leitos são verdadeiros escoadores das águas pluviais; durante o inverno elles correm, alguns até caudalozamente, logo porém que cessam as chuvas secam e os seus leitos são aproveitados para a horticultura e outras pequenas lavouras.

Da mesma forma, Pompeu Sobrinho (1967, p. 59), que afirmou a garantia pelos rios de ‘preciosos elementos para a fixação do colonizador’, descreveu a hidrografia continental cearense como ‘das mais pobres das Américas’ por que as águas correntes ‘não oferecem condições amplamente favoráveis ao desenvolvimento demográfico e ao seu pleno aperfeiçoamento tecnológico, nem a criação de um largo quadro cultural, sobretudo no campo econômico’ e apontou as ‘características mais salientes’ dessa hidrografia entre as quais destacam-se

1. Todas as águas correntes têm origem pluvial, estão pois estreita e diretamente ligadas às vicissitudes climáticas;
2. Consequentemente, em vista das especializações do nosso clima, os rios tem regime intermitente e torrencial;
3. A maior vazão na estação chuvosa se opõe a mínima, que, salvo, casos reduzidos de córregos em suas cabeceiras de alimentação de fontes perenes, é nula, no verão (POMPEU SOBRINHO, 1967, p. 72).

Estas condições foram experimentadas por viajantes, como Gardner (1838), e participantes da Comissão Científica de Exploração, como Freire Alemão (1859), que adentraram o Ceará percorrendo a Estrada Geral do Jaguaribe. Ambos destacaram a dificuldade de percorrer o Ceará em períodos sem chuvas. Para Gardner (1975, p. 99) foi preciso demorar cerca de dois meses mais do que previra em Crato “em vista da condição deserta da zona entre a Vila e Oeiras, capital da Província do Piauí, durante a estação seca, época em que a água e a grama são tão escassas que só as pessoas bem conhecedoras da região empreenderiam tal viagem”. Da mesma forma, Alemão (2007, p. 121) comentou a escassez de chuvas que comprometia o centro do Estado, seus rios, animais e plantações inviabilizando a comunicação das cidades caririenses, com outros povoados e o litoral, transformando a região em uma ilha.

Todos os aspectos ressaltados sobre a hidrografia cearense implicam numa impossibilidade de existir no seu interior a utilização de transportes fluviais. Pois, mesmo considerando a massa de água reunida ‘no máximo 4 meses durante o ano, isto é, de Abril a

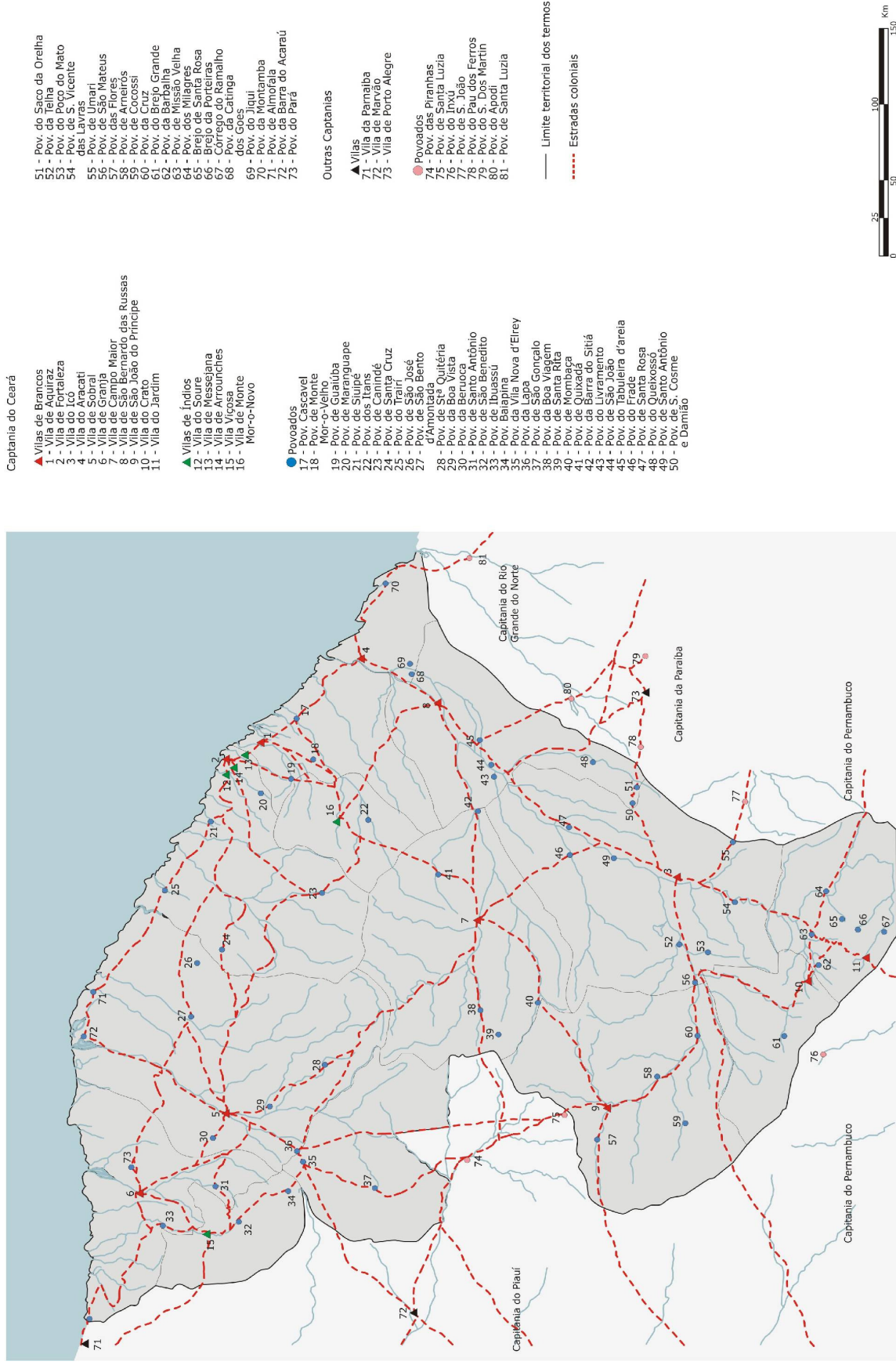


Junho,' nas grandes ravinas<sup>4</sup>, a navegação de embarcações capazes de transportar maiores volumes de cargas ficava restrita aos espelhos d'água produzidos pelas barragens construídas ao longo dos rios.

E, por outro lado, nos períodos chuvosos, o trânsito pelo interior era obstruído em alguns pontos pela passagem de grandes e pequenas ravinas. Conforme indicou, em 1787, o então Ouvidor do Ceará, Manuel Magalhães Pinto de Avelar, em carta à rainha D. Maria I, na qual também destacava a necessidade de cortar a capitania por estradas:

Em sua maioria, os caminhos tornavam-se impraticáveis nos períodos chuvosos, quando os 'pequenos regatos e torrentes, que no tempo da seca não levam agoa alguã (...) desbordão de tal forma, e se tornam profundos, e caudalozos que se fazem absolutamente invadivens' impedindo toda a 'comunicação e passagem entre as vilas' impedindo por alguns meses o 'comércio interior do país' (JUCÁ NETO, 2009, p. 15).

Dessa forma, o escoamento da produção de diversos gêneros alimentícios e manufaturados na hinterlândia era sensivelmente dificultado. O transporte ficava a cargo de carros puxados à tração animal em vias abertas, estreitas e nem sempre transitáveis (indicadas no mapa abaixo), como a estrada para Baturité "começada em agosto de 1856, e dada por acabada em 1860; mas ainda sem poder prestar grande utilidade, por lhe faltarem muitas obras" (BRASIL, 1997, p. 714).



Mapa 2: As estradas coloniais do Ceará (1817) (JUCÁ NETO, 2007).



De igual modo, a estrada que seguia de Aracati para Icó era uma via “imperfeita de comunicação”, que não teria recebido nenhum valor por parte do poder público, apesar de sua importância econômica como principal via ao porto de Aracati, já que por ela transitavam “anualmente alguns mil carros pesados”. Também a que seguia de Icó para Crato apresentava sérios impecilhos “porque, tirada em linha recta, apanhou serrotes e lagoas, que sem grandes obras, a tornam intransitável” (BRASIL, 1997, p. 715).

Contudo, mesmo com o tráfego de carros de bois nos caminhos abertos no interior do Ceará, a produção da lavoura de regiões como a Serra de Baturité e o Cariri, bem como a manufatureira, não tinham a vazão que necessitavam (JUCÁ NETO, 2009). Assim, a ferrovia era entendida como solução para a exportação do excedente e, conseqüentemente, para um desenvolvimento ainda maior da lavoura e indústria no Ceará.

Por outro lado, é possível perceber também o interesse por parte dos poderes públicos em instituir a presença do Estado em regiões mais afastadas dos ditames administrativos do Império brasileiro. A Estrada de Ferro figurava também como uma espécie de saída para o problema pela sua capacidade de atingir grandes distâncias em um prazo menor de tempo. Era, assim, um plano de integração nacional que garantiria, ao cabo, uma centralização maior do poder político e administrativo da província.

Essa centralização, no entanto, estava na pauta dos interesses imperiais que já havia percebido a inviabilidade de uma política regionalizada no contexto do investimento do capitalismo internacional. Segundo Lemenhe (1991, p. 108), o Ceará, assim como as demais Províncias, assistiu a progressiva perda de poder das municipalidades a partir do período Regencial e a ascensão dos presidentes de Província. Estes se tornaram “agentes do poder central na gestão dos assuntos político-administrativos, econômicos e judiciários”. Este movimento contribuiu para a consolidação de Fortaleza como núcleo urbano dominante em detrimento de Aracati e seu porto, a partir dos anos 1820-1830, e destituiu a Estrada Geral do Jaguaribe do status de principal via de circulação do Ceará, à medida que a produção seguia doravante em direção ao porto da capital.

A ferrovia viria contribuir para a execução desse plano à medida que era o instrumento que integraria partes diversas do Ceará, garantindo comunicação mais rápida com a capital, Fortaleza, e, ao mesmo tempo, instituindo os poderes e parâmetros administrativos na hinterlândia. Esta medida implicava na mudança das bases de organização do território, pois, conforme Harvey (2010, p. 217), “toda luta para reconstituir relações de poder é uma batalha para reorganizar as bases espaciais destas”. Assim, o traçado da ferrovia obedeceria a



uma rota diversa das comumente utilizadas, promovendo novas formas de ver, pensar e apreender o Ceará.

O caminho escolhido aproveitava a via iniciada, em 1846, entre as cidades de Fortaleza e Baturité, cujas condições não permitiam trânsito fácil para pedestres e carros de boi. A escolha desta estrada era influenciada pelo interesse na comunicação com as regiões consideradas mais desenvolvidas do Estado. Por isso, na primeira seção planejada, os trilhos partiam de Fortaleza para a cidade de Baturité, percurso que terminava por margear o seu Maciço. Favorecendo a exportação, segundo Lassance Cunha (1892) de “café, algodão, assucar de canna, aguardente de canna, banana, cacau, vinhos e outros derivados do alcool, fructos e outros productos da industria e pequena lavoura”.

Ainda:

A partir da estação de Baturité, entra a estrada em terrenos denominados – Sertão do Ceará – apropriados à industria pastoril, à lavoura de algodão e fumo, principalmente; ao plantio de cereaes, até chegar ao Crato no sopé da serra do Araripe, onde a cultura da canna de assucar tem, pela fertilidade do solo, o maior desenvolvimento possível, embora se ressinta das mesmas faltas, que embaraçaram a lavoura da serra de Baturité (Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité, 1892).

Parsifal Barroso, acrescenta ainda que em cada uma das extremidades da ferrovia haveria um porto: em Fortaleza, a saída para o mar, e nas margens do rio São Francisco, a ligação com uma hidrovia – que, no entanto não foi executada (ARARIPE, 1973, p. 271). Contudo, toda essa transformação, pretensamente sob absoluto controle humano, era, no entanto, limitada e dependente da ação do clima.

A ferrovia era uma implementação do desenvolvimento técnico ocidental e, por isso, era regida pelos parâmetros do pensamento moderno do século XIX, no qual se percebe uma temporalização da história concebida como progresso, inaugurando um regime de historicidade moderno em que “as coisas não acontecem mais no tempo, mas graças a ele” (HARTOG, 2006, p. 16). Ou seja, à medida que o ideário moderno percebia o mundo ocidental num processo evolutivo em sentido ascendente, a superação dos aspectos característicos de um passado arcaico somente poderia ser considerada no final de um período relativamente previsível. A ferrovia só era possível ao cabo de alguns anos, por isso, ao futuro caberia viver o progresso anunciado e buscado passo a passo. De maneira tal que essa via férrea somente existiria com a execução de planos estratégicos, com a observação de etapas, num processo que tinha a sua realização sempre no futuro, pois seria, conforme Hartog, *graças ao tempo*.



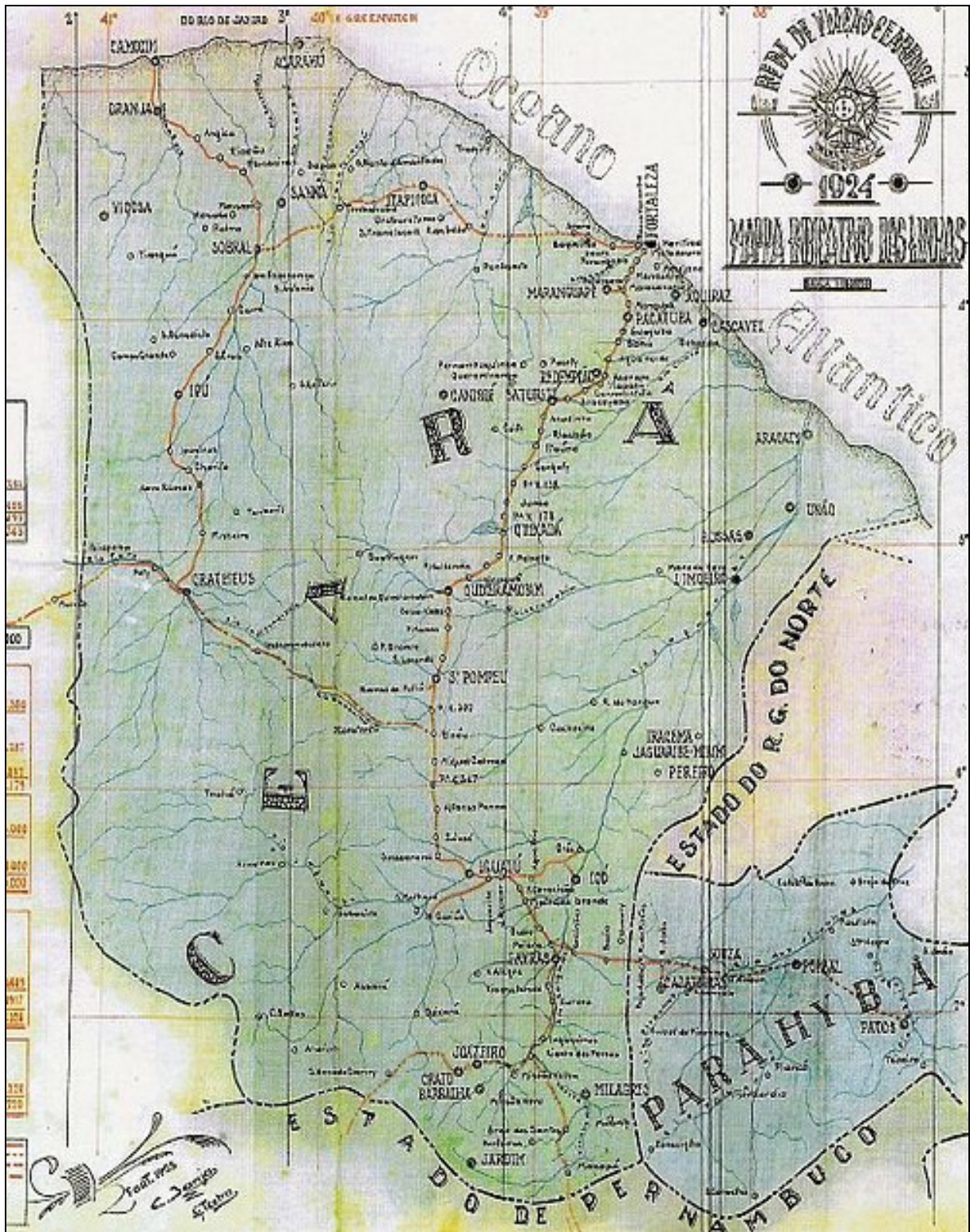
A Estrada de Ferro de Baturité seria possível quando cumpridas as etapas planejadas. Era uma questão de anos para que o progresso de sua realização fosse alcançado, o que explica, em parte, o entusiasmo presente na nota publicada no *Diário do Ceará*, de orientação liberal, para anunciar a inauguração da estação de Crato, em 1926, último ponto da ferrovia: “o dia de hontem marcou a realização da obra econômica por que mais aspirava o Ceará: o termino do ramal do Crato, com a inauguração da estação ferroviária da capital do Cariry e o trafegar dos trens doravante unindo Fortaleza á bella e progressista cidade do sul” (09/11/1926, p. 02).

Por outro lado, o entusiasmo também existia em virtude tanto da possibilidade de maior captação da produção, como de uma presença mais efetiva do Estado do Ceará, e seus aparatos burocráticos no Cariri sul cearense, região que, limítrofe com o Estado do Pernambuco, mantinha muitas relações comerciais e políticas com ele. Estes objetivos parecem ter sido alcançados, ao menos no início, conforme Figueiredo Filho (1958, p. 23),

As relações comerciais é que sempre foram muito estreitas com a capital pernambucana. A estrada de ferro que liga Fortaleza ao Crato ainda conseguiu, logo que chegou as proximidades do Cariri, desviar êsse comércio, nos últimos anos, porém, com as deficiências do pôrto da capital cearense, retornamos ao caminho natural de nossas antigas transações.

Rearranjar os caminhos no interior cearense consistia numa medida estratégica de dominação do próprio espaço, típica do pensamento moderno que instituiu o poder autoritário do homem sobre o ambiente. Ceará e Pernambuco disputavam, desde o século XVIII, o Cariri, famoso pela produção de seus engenhos. Os resultados desta disputa redefiniriam as fronteiras dos referidos Estados e redimensionaria suas relações políticas, administrativas e sociais.

De qualquer forma, a Estrada de Ferro de Baturité já alterava o Ceará à medida que inaugurava uma nova rota para ele. Se observados os dois primeiros mapas apresentados, é possível perceber que as estradas abertas, ao longo dos séculos XVIII e XIX, foram formadas numa geografia que cortava horizontalmente o Ceará, com a maior parte delas partindo da Estrada Geral do Jaguaribe. Enquanto a Via Férrea de Baturité, no mapa abaixo, apresentava uma direção contrária, vertical, cortando o Estado de norte a sul.



Mapa 3: Estrada de Ferro de Baturité.

Essa alteração contribuiu para consolidar Fortaleza como núcleo de poder no Ceará, centralizando em seu porto a maior parte das exportações: entre 1855 e 1862 a arrecadação de impostos da capital subiu de 3:894\$007 para 14:688\$939 em detrimento de Aracati com

aumento de 2:800\$000 para 4:872\$855 (LEMENHE, 1991, p. 118). O jogo de poder entre Fortaleza e Aracati era profundamente modificado, com a perda, pela segunda cidade, da hegemonia experimentada no século XVIII e início do XIX. Posto que a transferência alterava as bases espaciais em que se centravam os negócios realizados no Ceará, desviando a importância do comércio de gado e charque para as plantações de algodão. Ao mesmo tempo em que concedeu novas oportunidades e crescimento econômico a centros afastados. E, por último, cooperava em garantir que esse poder se efetivasse em todo território sob sua administração.

Dessa forma, propor uma nova rota de entrada para o interior do Ceará significava a construção de um ‘novo Estado’, com paisagens diversificadas e outras estruturas. Era a apreensão e fabricação de um espaço novo, que ‘finalizado’, construiria também o Ceará sob perspectivas novas, delimitada pela linha reta da ferrovia.

Mais do que isso, em virtude da ausência de rios navegáveis no interior do território, a Estrada de Ferro surgia como a grande anunciadora de novos tempos. Sua imagem facilmente era a inauguradora e principal símbolo da nova era, tanto por ser a primeira grande máquina a atravessar os sertões, como pelas transformações que promoveu no modo como as pessoas viviam, ao redimensionar noções de distância e tempo. Esse processo, ao menos em princípio, contribuiu para fazer do trem não só um instrumento, mas, a síntese do mundo moderno para o interior cearense, no fim do século XIX.

Essa associação da máquina férrea com o progresso tecnológico e humano era tamanha que, para muitos intelectuais do século XIX, qualquer pensamento contrário era reputado como desviante. Por isso, Alencar Araripe (1873, p. 271), comentou em tom de ironia: “sabe-se, por exemplo, que a Estrada não passou por Icó em virtude da oposição da cidade, temerosa de que o trem arruinasse com as plantações e criações. O mesmo Icó que, anos depois, se oporia a iluminação elétrica sob o pretexto de que o vento Aracati apagaria as lâmpadas”. O desvio apontado, no entanto, sugere indícios de tensões e conflitos experimentados ao longo da construção da Estrada de Ferro de Baturité que envolviam o temor sentido frente a mudanças tão impressionantes quanto as fabricadas pela modernidade. Se tal receio existe, explica Hobsbawm (2010, p. 83), “indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era”.

Com esse novo regime de historicidade, as paisagens foram alteradas à medida que novas estruturas surgiram. Ou, conforme Santos (2008, p. 54), “a paisagem, assim como o



espaço, altera-se continuamente para poder acompanhar as transformações da sociedade. A forma é alterada, renovada, suprimida para dar lugar a uma outra forma que atenda às necessidades novas da estrutura social”. Dessa maneira, paisagem assume um sentido amplo composto por objetos do mundo natural e objetos sociais, que se transformam ‘em tempo, velocidade e direção diferentes’. É, ao cabo, representação dinâmica de modos de vida, de práticas culturais, de relações sociais.

Segundo Santos (2008, p. 234), “a história das chamadas relações entre sociedade e natureza é, em todos os lugares habitados, a da substituição de um meio natural, dado a uma determinada sociedade, por um meio cada vez mais artificializado, isto é, sucessivamente instrumentalizado por essa mesma sociedade”. Entretanto, acrescenta: a maneira e a velocidade desta substituição é variada em cada lugar da superfície terrestre. E ainda que, a própria idéia de um meio natural não deve traduzir um espaço completamente destituído da noção de técnica, posto que qualquer trabalho empreendido neste ambiente mantém “relação direta com um modo particular de constituição da natureza”.

Dessa forma, a construção de uma Estrada de Ferro trazia inúmeras mudanças para as ambiências e populações que as recebiam. Primeiramente, o espaço era observado. Escolhido o local adequado, eram iniciados os serviços de “roçado, limpa e destocamento do terreno que tiver de ser ocupado pela estrada ou por suas obras” e, logo após, era empreendido o “movimento de terras para formação do leito da estrada e das suas dependências e construção das suas obras de arte, edifícios e dependências” (CUNHA, 1892).

Havia, ainda, orientações mais específicas para a construção da ferrovia que indicam com maior nitidez as alterações provocadas no ambiente. Essas determinações estão compiladas nos contratos de arrendamento firmado entre o Governo brasileiro e a empresa contratada. No acordo consolidado com a South American Railway Construction as obrigações:

Art. 2º - Antes de encetar os trabalhos dos movimentos de terras deverá a companhia roçar e limpar a faixa de terras que tiver de ser ocupada pelas cavas e aterros e mais a largura suplementar de quatro metros para cada lado do pé dos taludes dos aterros e cristas dos córtes. Quando os aterros tiverem menos de um metro de altura, os tocos e as raízes serão arrancados e queimados ou removidos para fora dos cios limites fixados anteriormente; quando, porém, a altura for superior a um metro, as arvores serão cortadas rente com o chão. (...)

Art. 3º - A companhia fará á sua custa e conservará enquanto for necessario um caminho ao longo dos trabalhos que tiver de executar, de modo que os ponha em comunicação entre si e offereça seguro transito a cavalleiros e aos materiaes destinados á construção.

Cabe, no entanto, observar o detalhamento com que as obrigações são descritas: *os tocos e as raízes das árvores deveriam ser arrancados e queimados ou levados para fora dos limites da estrada*. Este cuidado em descrever as ações dos construtores sugere, de um lado, a tentativa de domínio do mundo natural, mas, de outro, indica a existência de relações mútuas entre homens e natureza. Pois, o reflorescimento de plantas e a expansão de suas raízes podiam provocar o desmantelamento da Linha e redundar em muitos prejuízos. Esta percepção sugere ainda a compreensão de que “o homem vive da natureza, isto é, a natureza é seu corpo, e tem que manter com ela um diálogo ininterrupto se não quiser morrer” (MARX, 2007, p. 19). Ela é contrária ao pensamento moderno que percebe a natureza como o outro, corpo separado que pode ser analisado, entendido e dominado. Este ideário moderno foi profundamente disseminado no século XIX.

No Ceará, as mudanças provocadas pela influência deste pensamento são progressivamente percebidas no redimensionamento da relação com a natureza. A extração de recursos naturais como a madeira, por exemplo, consistia numa prática comum com a finalidade de suprir a construção de casas, conforme observou Freire Alemão, em 1859, quando atravessava o Ceará em direção a Crato, passando pela cidade de Lavras da Mangabeira:

A casa em que estamos é nova, não pequena; muito alta na cumeeira, telha vã, telhado de caibros e ripas, sustentado por cinco terças de carnaúba, de cada lado; as paredes interiores chegam só a altura da parede da frente, ficando todo o telhado descoberto por dentro e comunicando-se todos os quartos e salas por cima. Construção muito comum, direi mesmo geral pelo interior do Ceará, e muito dentro das cidades.

Além da estrutura das casas, a madeira também era muito utilizada na fabricação de cercas para demarcação de terras ou aprisionamento dos animais. Geralmente, esses cercados duravam 12 anos e eram constituídos pelos “moirões [que] são ordinariamente de pau-ferro, que dura como a aroeira, ou de outra madeira que dura, têm cinco ou seis buracos por onde se enfiam lascas de carnaúba” (ALEMÃO, 2007, p. 198).

Ao que tudo indica, a madeira necessária a essas construções era retirada das matas e florestas próximas onde eram encontradas as referidas espécies (BRAGA, 1976). Não havia grandes restrições para este uso à medida que os códigos de postura das cidades cearenses apenas cerceavam a retirada de árvores em terra alheia. Contudo, a probabilidade de que a extração madeireira foi abusiva no Ceará, e no nordeste como um todo, é maior se considerada que entre as atribuições da Inspeção de Obras contra as Secas – divisão especial

do Ministério da Viação – no instante de sua criação, em 1909, havia o compromisso de “conservação e reconstituição das florestas” (CAMPOS, 1985). Provavelmente, esse foi o início do processo que, mais tarde, faria a extração de recursos naturais, sem permissão prévia por parte de órgãos como este, um crime ambiental.

Warren Dean (1996, p. 227), em *A Ferro e Fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*, pode auxiliar na compreensão desse processo quando analisa uma grande utilização de madeira na edificação e usos do cotidiano em vilas e cidades próximos a Mata Atlântica. Conforme este autor:

O crescimento acelerado da população, tanto urbana quanto rural, a demanda por quantidades crescentes de gêneros alimentícios, combustível, artigos de metal e outros bens, todos produzidos pelos métodos antigos e inalterados do passado, exerciam pressão intensa sobre as terras de mata.

Os métodos antigos e inalterados do passado, apontados pelo autor, consistiam em produções que utilizavam a combustão da lenha, como a fabricação de tijolos e cal. A feitura de tijolos e telhas para casas de alvenaria demandava quantidades significativas do referido comburento, pois “uma carga de forno de 30 mil tijolos, medindo aproximadamente 63m<sup>3</sup>, suficiente para construir uma pequena casa, consumia dezoito mil toneladas de lenha, ou cerca de vinte mil toneladas, se se incluir o preparo das telhas”. E conclui, “em um sentido real, material, a casa de alvenaria era realmente feita de madeira”. No Ceará, em 1860, a produção de tijolos e telhas já era significativa. Brasil (1863, p. 599), registrou, nesse ano, o pagamento de 165\$590 em impostos pela exportação desses produtos.

Também a derrubada de florestas, sobretudo no Maciço de Baturité e suas adjacências, era comum para abertura de áreas a serem utilizadas no plantio do algodão. A dimensão destes espaços era significativa se considerados os volumes exportados: somente no ano de 1859, foram cultivadas 500 arrobas por Pacatuba, 1100 por Acarape, 6000 por Baturité e 9000 por Maranguape (BRASIL, 1863, p. 355,).

Essa atividade foi fortemente criticada por intelectuais como Thomaz Pompeu (1997, p. 08), que via no desmatamento para cultivo de gêneros exportáveis, uma prática prejudicial ao ambiente, à medida que alerta: “o paiz mais fertil, abundante e rico pode ser convertido em charneca esteril e solidão inhabitavel, se a imprudência humana o desguanecer das matas, que fazem a condição de sua uberdade, e benignidade do seu clima”.

Contraditoriamente, em 1860, o Senador Pompeu (1863, p. 355) apontou como “um progresso notável” o crescimento da produção de algodão de 189% no quinquênio 1850-1855 em relação ao anterior (1845-1850) e o aumento de 38% no quinquênio 1855-1860 sobre o



precedente. E, anos mais tarde, comporia a primeira comissão para organização de uma Estrada de Ferro no Ceará, com vistas a escoar o excedente produzido e estimular as culturas de exportação no interior da província. Todavia, o que importa observar é que o aumento da área desmatada para ampliação da cultura algodoeira já modificava as paisagens e zonas de florestas no interior cearense. Com os trilhos, no entanto, a extração madeireira se tornou um movimento mais sistematizado porque a demanda deste material foi multiplicada.

Esses usos podem ser percebidos, entre outras fontes, nos relatórios anuais produzidos por engenheiros responsáveis pela construção da ferrovia e apresentados à Assembléia Provincial. José Julio de Albuquerque Barros, autor do relatório de 1880, quando os trilhos já alcançavam a cidade de Canoa, registrou o uso do referido material em 1347,5m<sup>3</sup> de madeiramento, 38:402 m de cercas construídas e na fabricação de 300 postes telegráficos (Relatório de Presidente de Província, 1880, p. 45). Madeira retirada, ao menos em parte, pelos trabalhadores da Estrada de Ferro de seu entorno, conforme sugere a nota do jornal *Cearense* sobre os trabalhos relatados por José Júlio de Albuquerque Barros:

Muitos operários são empregados no fabrico de tijolos e cal e no corte da madeira para pontes de linha telegráfica e outros misteres da estrada; os meninos de mais de 12 anos ocupam-se no transporte d'água e as mulheres em preparar comida para os trabalhadores." (*Cearense*, 26/11/1878)

A construção da ferrovia alterava sensivelmente o espaço em seu entorno. Além dos serviços de extração de madeira para implantação da linha férrea, também tem que ser considerado o assentamento dos trabalhadores próximos a ela, quase sempre acompanhados com suas famílias, ação que trazia impactos ainda maiores à região. Tyrone Apollo (2005, p. 81 - 82), analisando os trabalhos realizados em 1878, destacou a existência de "29 abarracamentos, 34 armazéns e depósitos, 30 cacimbas, 11 poços instantâneos, 20 ferrarias, 8 lazaretos, uma casa para engenheiro, 10 casas para empregados e 6 cemitérios" ao longo dos trilhos.

A esse volume considerado somente para a estrada de Ferro deve ser acrescida a utilização de madeira para combustível da Maria Fumaça e a própria facilidade de escoamento que os trilhos promoveram, momento em que, conforme Warren Dean (1996, p. 226) "o corte de lenha tornou-se, portanto, uma boa oportunidade econômica para proprietários de terra ao longo das vias".

Essa atividade também parece ter animado alguns cearenses. Mais uma vez a *Synopse Histórica de Lassance Cunha*, de 1892, traz indícios para a análise: segundo as descrições do engenheiro, na via férrea de Baturité, neste momento com tráfego entre



Fortaleza e Quixadá, havia nove estações<sup>5</sup> que exportavam madeira para combustível, para construção ou as duas modalidades. E, ao que parece, esse comércio foi mantido nos anos seguintes, pois no relatório de 1913, ao reclamar da falta de uma parada no Km 2 (atual Otávio Bonfim), o engenheiro acentua

(...) que parte da lenha e materiais de construção que podiam ser descarregados antes de chegar a Estação Central, no kilometro 2, juntamente (sic) onde estão sendo feitas novas construções, são descarregados em uma Praça, a de General Sampaio, onde não existe mais espaço, para d'ahi voltarem atraz em carroças, senão nos próprios trens, por concessão da Administração que, entretanto cobra novo e pezado frete.

Em relação ao uso da madeira como combustível no Ceará, deve-se considerar, além da utilização diária pela população, o fato de que as locomotivas que trafegavam nos trilhos da Baturité, desde 1875, eram movidas pelo vapor produzido na queima da lenha que substituiu progressivamente o carvão de pedra. Tal ação, que significou economia de 50% nas despesas da RVC à medida que “no mez de janeiro [de 1875] em que quasi nenhuma lenha empregou-se, a despesa com o combustível foi de 788\$540 réis; no mez de maio em que foi o combustível empregado quase exclusivamente, não passou a despesa de 381\$120 réis” (Relatório de Presidente de Província, 1875, p. 13-2) também contribuiu para a transformação das paisagens cearenses.

Sem dúvida, essas modificações produziram um novo ambiente por onde passaram os trilhos da Baturité, contudo, a paisagem alterada pela edificação dessa Estrada de Ferro extrapolava as marcas no relevo e na vegetação, sendo também identificada em mudanças de comportamentos e usos.

As novas impressões e relações surgidas com o advento da ferrovia foram indicadas por Foot Hardman (1988, p. 24) em sua análise sobre a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré. Nesta obra, o autor analisa, entre outros temas, o impacto cultural desencadeado pelos novos artefatos de ferro e como o “século XIX reagia, entre indignação, espanto e encantamento, às criaturas saídas do moderno sistema de fábrica”.

Nesse contexto, as noções de tempo, espaço e velocidade foram modificadas significativamente. A partir de então, passa-se a perceber o surgimento de expressões como “Vai pegar o trem?” ou “Pegou o trem andando” que, em princípio, remetem a pressa ou atraso de alguém, mas que também indicam, e relacionam à ferrovia a um horário mais rígido. Não mais o dia compassado apenas pelo sol, ou pelo relógio da matriz, que não envolviam um maior rigor à pontualidade, mas, agora se observa um *tempo* e costumes marcados pelas

chegadas e saídas pontuais dos trens na estação, como comentou o cronista anônimo: “Muitas famílias esperavam que a ‘953’ apitasse na encruzilhada, e quando a última vibração se dissolvia em silêncio, alguém apagava as luzes e todos iam dormir” (PAULA, 2000, p. 49).

Conforme Silva Filho (2006, p. 58), essa nova relação é possível porque

O trem – com seu itinerário prescrito, suas chegadas e partidas em horários relativamente fixos, o apito que se escuta ao longe – termina por assumir, para muitas pessoas situadas em seu raio de abrangência auditiva, uma função de marcador temporal, pois escande um senso de duração pautado na aproximação e distanciamento das estações ferroviárias, domina os ouvidos já antes e ainda depois de sua passagem, estabelece, portanto, uma certa impressão de rotina e alastra, pelo som, as marcas de sua presença.

Da mesma forma que se percebe uma reorganização de costumes e a formação de novos hábitos cotidianos a partir do contato auditivo diário com o trem, é possível entrever a constituição de novas *paisagens sonoras*. Estas se deviam ao acréscimo de novos rumores, inicialmente pautados pelos sons que a locomotiva emitia em seu movimento e, posteriormente, pelo motor de combustão interna e outros, ao conjunto de sons costumeiros e já naturalizados, convencionalmente associados ao mundo natural (SILVA FILHO, 2006, p. 58).

As novas paisagens sonoras impunham a seus ouvintes outras posturas e hábitos, à medida que a variação de seu volume poderia informar sobre a posição do ouvinte (sua proximidade ou distanciamento) em relação à máquina férrea. Mais: a própria presença da ferrovia gerava uma nova economia de espaços que separava o lugar do trem e o lugar dos demais. Por isso, transitar próximo à linha férrea exigia certa habilidade em ‘traduzir’ as informações embutidas nos novos sons, bem como em lidar com maiores velocidades alcançadas pelo trem, sob pena da inadequação redundar em acidentes fatais.

Nesse sentido, o diálogo entre corpo e máquina é intensificado com o advento do trem e esta convivência conjunta exige uma disciplinarização de ambos. Diante dessa percepção, algumas ações costumeiras tiveram que ser revistas. O simples ato de atravessar os trilhos, por exemplo, exigia dos transeuntes um cálculo que considerasse espaço, tempo e velocidade: uma série de alterações que exigiram a adaptação do comportamento humano e também animal.

Ferreira, em análise sobre os acidentes ocorridos por atropelamento na Estrada de Ferro de Baturité apresenta o número de sete vítimas fatais e quatro apenas feridas, entre os anos de 1890 e 1900. Já no ano de 1911, quando se inicia a perceber desgastes na linha em tráfego, o autor traz a cifra de mais de 9% de atropelamentos, fatais ou não. Ferreira também

os considera apresentando a cifra de mais de 11% para os acidentes que envolveram atropelamento e morte de animais, em 1911. Aspectos e cifras que indicam as tensões subjacentes na adaptação às novas disposições, a constância dos impactos ambientais e, por outro lado, sugerem outras perspectivas da alteração da paisagem (FERREIRA, 1989, p. 179).

Por outro lado, com a estrada de ferro também se percebia a chegada, ainda que lenta, de outras profissões e o aumento da atividade comercial, sobretudo nos arredores da estação férrea, elementos que também contribuía para alterar as paisagens urbanas. Padre Cícero tinha consciência desse fato e procurou utilizar-se dele em favor de um maior crescimento de Juazeiro do Norte, assim que houve certeza de que a Estrada de Ferro de Baturité passaria por ela.

Segundo Walter Menezes Barbosa (1980, p. 81), o sacerdote teria escolhido um local, três quilômetros distante da Praça Almirante Alexandrino de Alencar – espaço preferido, por alguns moradores, para a estação por ter recebido a bandeira da independência política do município – “alegando que sendo construída distante, obrigava a cidade a crescer [pois] teriam que surgir cafés, casas de hospedagens, pensões”.

O crescimento de novos bairros em torno da estação e dos trilhos podia significar os resultados de um melhoramento da região, atingido em razão das novas possibilidades de serviços para a população. Tais modificações, todavia, implicavam o redimensionamento dos antigos costumes despertando esperança naqueles que criam no homem e em seu progresso moral, opinião muito comum, no final do século XIX, e insistente, no início do XX. Mas também é possível perceber certa desconfiança em outros intelectuais como o jornalista João Brígido, para quem

Por agora, ou até então [a Estrada de Ferro de Baturité] aproveitará apenas a um comércio raquítico, porque é força reconhecer que, onde se lançam trilhos, só se consegue aglomerar gente vadia, que deixa cair a enxada e corre para os pontos, em que se produz a afluência de homens, entregando-se as pequenas indústrias, principalmente a compras e vendas. A Baturité até hoje constitui apenas uma rede de insignificantes estabelecimentos de permutas, enquanto a cultura dos campos vai sendo abandonada mais e mais (ARARIPE, 1973, 271).

Para além do diagnóstico maléfico, essas tensões permitem entrever novas paisagens surgidas a partir da construção dessa Estrada de Ferro. Diariamente, o trânsito de trens, carga e descarga de mercadorias e o comércio de gêneros diversos ali existentes, implicava em significativa movimentação, que se reproduzia no burburinho causado por todas aquelas pessoas que estivessem próximas da gare da RVC e se apressavam ao soar da sineta para ver o trem, quem dele descia ou subia e tudo de novo que adentrava a cidade. Costume que parece

perdurar ao longo dos anos, como sugere a nota n' O Libertador, em 1890: “hontem a noite mal chegava à estação central o trem de Baturité, a multidão de marmanjos e curiosos, muitos à manga lassa, encheu a plataforma” (Libertador, 15/07/1890, n°160, p. 03).

Assim, ambiente, costumes, trabalho, paisagens sonoras, urbanas, etc sofreram mudanças desencadeadas pela ferrovia. Estas mudanças compõem o escopo da alteração de paisagens que permitiram outras interpretações para o Ceará. De modo que, a partir da segunda metade do século XIX e, sobretudo, com a construção da Estrada de Ferro de Baturité, foi proposta uma nova rota para o Estado num movimento que integrasse o interior à capital, centralizando em Fortaleza a execução dos poderes políticos e administrativos. Assim, à medida que o espaço era reorganizado, surgia um novo Ceará lavrado pelo discurso intelectual, num regime de historicidade moderno, e constituído para integrar a também nova nação brasileira.

### **Referências Bibliográficas**

ALEMÃO, Francisco Freire. Diário de Viagem de Francisco Freire Alemão. Crato – Rio de Janeiro, 1859 – 1860 / Francisco Freire Alemão – Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2007.

ARARIPE, J. C. de Alencar. *A comunicação pelos caminhos de ferro*. In: Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Tomo LXXXVII – Ano LXXXVII. Jan/Dez de 1973.

ARRUDA, Gilmar. *Rios e Governos no Estado do Paraná*. VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, vol. 24, n° 39: p.153-175, jan/jun 2008.

BARBOSA, Walter Menezes. *Padre Cícero: pessoas, fotos e fatos*. Fortaleza: Editora Henriqueta Galeno, 1980.

BRAGA, Renato. *Plantas do Nordeste, especialmente do Ceará*. Fortaleza: Tipografia Progresso, 1976.

BRASIL, Thomaz Pompeu de Sousa. *Memória sobre a conservação das matas, e arboricultura como meio de melhorar o clima da província do Ceará*. Edição Fac-símile da edição publicada em 1859. Biblioteca Básica Cearense, Fundação Waldemar Alcântar: Fortaleza, 1997.

\_\_\_\_\_. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*. Ed. fac-similar de 1863. Tomo 1. Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara. 1997.

- CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da Seca: Sertanejos, Retirantes e Operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.
- DEAN, Warren. *A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica Brasileira*. São Paulo: Cia das Letras, 1996.
- FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930*; Projeto História do Ceará, Política, Indústria e Trabalho 1930-1964. Fortaleza, Edições Universidade Federal do Ceará/ Stylus Comunicações, 1989.
- FIGUEIREDO FILHO, José de. *Engenhos de Rapadura do Cariri*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1958.
- GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*. São Paulo, EDUSP, 1838.
- HARTOG, François. *Tempos do mundo, História, Escrita da História*. In: GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado (org). *Estudos sobre a escrita da História*. RJ: 7 letras, 2006.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2010.
- HOBBSAWM, Eric J. *A era das revoluções*. São Paulo: Paz e Terra, 2010.
- JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. *Primórdios da Rede Urbana Cearense*. Mercator - Revista de Geografia da UFC, ano 08, número 16, 2009.
- \_\_\_\_\_. *A Urbanização do Ceará setecentista. As vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFBA, 2007.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As Razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.
- MELO, Josemir Camilo de. *Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste*. Campina Grande: EDUFCG, 2007.
- PAULA, Dilma Andrade de. *O futuro traído pelo passado: A produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras*. In: ALMEIDA, Paulo Roberto de, FENELON, Déa Ribeiro, SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. 4Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo e. *Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950)*. Fortaleza: Museu do Ceará/ Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006.
- SYNOPSIS HISTÓRICA DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ DO ENGENHEIRO ERNESTO ANTÔNIO LASSANCE CUNHA – Exposição Internacional de Artes, Indústrias Manufatureiras e produtos do Solo, das Minas e do Mar. Chicago, 1892.



## Notas

---

<sup>1</sup> A Estrada de Ferro de Baturité (Linha Sul) seguia de Fortaleza, no litoral, passava pelo Maciço de Baturité, atravessava o sertão central e finalizava na cidade de Crato, no sopé da Serra do Araripe. Além dela, no Ceará, havia a Estrada de Ferro de Sobral (Linha Norte). Cf: FERREIRA, 1989.

<sup>2</sup> Tyrone Apolo, aprofundando a análise deste *Trem da Seca*, indicou como a construção da Estrada de Ferro foi utilizada para conter no interior as levas de retirantes que abandonavam os campos e se dirigiam à capital, Fortaleza, em busca de auxílio nos períodos de estiagens. Dessa maneira, o trem no Ceará estaria muito mais relacionado às secas (o auxílio a um ‘povo sofrido’) nos discursos que se reverberaram desde sua edificação Cf: CÂNDIDO, 2005.

<sup>3</sup> A pesquisa considera Estrada de Ferro e trem como elementos diferentes e separados, e se presta a investigar, sobretudo, a Estrada de Ferro de Baturité, ou seja, se trata de um estudo do espaço, percebido em sua forma mais direta, e considerado como ponto significativo para compreensão das interações entre natureza e cultura. Nesse sentido, o trem apenas será considerado em partes da narrativa porque a máquina férrea está relacionada à ferrovia, ou ainda porque suas existências estão atreladas.

<sup>4</sup> Lassance Cunha chama os rios do Ceará de ravinhas (grandes buracos de erosão causados pelas chuvas) por não serem perenes, como o Jaguaribe, Pacoty, Choró, Acaraú, Poty, Quixeramobim, Banabuyu e Sitiá.

<sup>5</sup> Porangaba, Mondubim, Maracanhá, Monguba, Pacatuba, Guayuba, Bahú, Acarape, Canafistula.