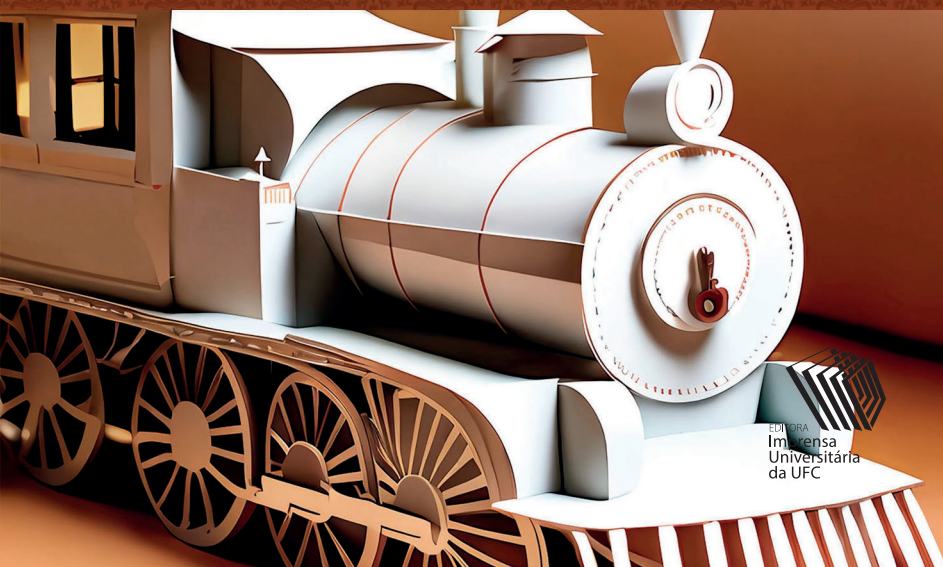


RAIMUNDO JUCIER SOUSA DE ASSIS



FERROVIAS DE PAPEL

PROJETOS DE DOMÍNIOS
TERRITORIAIS NO CEARÁ
(1864-1880)



EDITORA
Imprensa
Universitária
da UFC

COLEÇÃO
Caminhos
da Povoação



Presidente da República

Luiz Inácio Lula da Silva

Ministro da Educação

Camilo Sobreira de Santana



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ – UFC

Reitor

Prof. José Cândido Lustosa Bittencourt de Albuquerque

Vice-Reitor

Prof. José Glauco Lobo Filho

Pró-Reitor de Planejamento e Administração

Prof. Almir Bittencourt da Silva



EDITORA IMPRENSA UNIVERSITÁRIA DA UFC

Diretor

Joaquim Melo de Albuquerque

CONSELHO EDITORIAL DA UFC

Presidente

Prof. Paulo Elpídio de Menezes Neto

Conselheiros

Joaquim Melo de Albuquerque

José Edmar da Silva Ribeiro

Felipe Ferreira da Silva

Maria Pinheiro Pessoa de Andrade

Prof.^a Ana Fátima Carvalho Fernandes

Prof. Guilherme Diniz Irffi

Prof. Paulo Rogério Faustino Matos

Prof.^a Sueli Maria de Araújo Cavalcante

Raimundo Jucier Sousa de Assis

FERROVIAS DE PAPEL

projetos de domínios territoriais
no Ceará (1864-1880)



Ferrovias de papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)

©2023 Copyright by Raimundo Jucier Sousa de Assis (Autor)

Todos os direitos reservados

IMPRESSO NO BRASIL / PRINTED IN BRAZIL

Editora Imprensa Universitária da UFC

Av. da Universidade, 2932, fundos – Benfica – Fortaleza – Ceará

Coordenação editorial

Ivanaldo Maciel de Lima

Revisão de texto

Leonora Vale de Albuquerque

Normalização bibliográfica

Perpétua Socorro T. Guimarães

Diagramação

Adilton Lima Ribeiro

Capa

Heron Cruz

Editora filiada à



Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Editora Imprensa Universitária da UFC – Universidade Federal do Ceará

A 848 f Assis, Raimundo Jucier Sousa de

Ferrovias de papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880) /
Raimundo Jucier Sousa de Assis. – Fortaleza: Editora Imprensa Universitária da
UFC, 2023.

7.189 Kb. : il. – (Coleção Caminhos da Povoação, n. 2)

ISBN: 978-85-7485-442-7

1. Projetos ferroviários-Ceará 2. Implantação de ferrovias 3. Domínios territoriais
I. Título

CDD: 385

Bibliotecária: Perpétua Socorro Tavares Guimarães- CRB 3 801-98

*Dedico este livro aos meus pais, Raimundo e Hozana;
ao meu irmão Júnior; as minhas irmãs Nívea e Aurizete;
e ao meu sobrinho Levi, corpos onde batem e
escutam vários corações.*

Prefácio

É Tudo Fumaça

O livro *Ferrovias de Papel*, que leitoras e leitores terão tomado às mãos para ler as disputas territoriais cearenses naquele Império do Segundo Pedro, foi escrito por Raimundo Jucier Sousa de Assis em forma inaugural de uma dissertação orientada sob o sempre cuidadoso olhar de José Levi Sampaio Furtado.

O trabalho investigativo feito por um geógrafo metido com arquivos, à guisa de historiador, trata de alguns projetos que viraram fumaça antes mesmo que o primeiro troço de ferro pudesse deitar ao chão e servem para fazer, a contrapelo, uma reconstituição daquelas muitas disputas entre as diferentes frações da classe senhorial que se esgrimiam por esboçar um desenho do território mais proveitoso às suas pretensões.

A qualidade inicial do trabalho está em fazer algo que por muito tempo se denegou em história da geografia, que era o de tratar do que não havia obtido sucesso e assim deveria permanecer mergulhado nas névoas sutis do esquecimento. Aqui, os documentos que nunca falam por si só, foram retirados de sua poeira para revelar disputas políticas, projetos econômicos, traçados de interesses múltiplos acerca do terri-

tório do Ceará naquele período entre Pompeus e Aciolys no meio de padarias espirituais.

Depois a pesquisa de Jucier Assis, agora transmutada em livro, serviu para buscar não um momento isolado da formação territorial cearense, mas para demonstrar os ardis das antigas permanências, porque ali nos papéis dos velhos alfarrábios do arquivo repousavam interesses que depois *jeresseitiaram* por aí seja com *gomes* ou com muitos outros nomes. Projetos que mobilizaram o cearense território por águas, trilhos, portos, cabos, estradas, fios e já não se sabe quantos outros objetos geográficos.

O presente vaso de páginas é não apenas um texto que se lê de um fôlego só pela fluidez das palavras, mas sobretudo um texto que assenta elementos de uma história da geografia na compreensão dos processos de formação territorial na geografia histórica do capitalismo.

Espero que o fogo que habita estas páginas, agora retiradas da condição de uma dissertação empoeirada, possam lhe fazer, cara leitora, estimado leitor, arder vossos olhos atentos diante das muitas ideias-fogo que iluminam esses papéis que nunca viraram trens.

MANOEL FERNANDES DE SOUSA NETO
LIVRE-DOCENTE DO DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (FFLCH/USP)

Apresentação

Quando a Geografia revela um novo Ceará

Quando concluí o estudo sobre os quatro projetos ferroviários no Ceará, propostos entre os anos de 1864 e 1880, em meu percurso investigativo, havia antes duas ambições para atingir esse ponto de chegada: a primeira, em escavar, no curto tempo de um mestrado, algumas pastas do Arquivo Público do Estado, em Fortaleza, na busca de comprovar que, além da ferrovia Fortaleza-Baturité-Crato, outros planos ferroviários foram pensados no mesmo período; a segunda, foi interseccionar os planos ferroviários levando em consideração a dimensão geográfica da realidade, a “dinâmica do concreto”, e assim refletir como os planos ferroviários e suas possíveis operacionalizações se baseavam na realidade espacial, bem como nas possibilidades de transformações dessa concretude. Dessa maneira, pude relacionar os documentos que representavam a formação de uma geografia material e sua ligação aos agentes políticos, econômicos e ideológicos no Ceará após 1860.

Dessa forma, este estudo compilou, nas visitas ao Arquivo entre 2009 e 2011, quatro projetos ferroviários, identificados como: 1) Projeto For-

taleza-Pacatuba-Baturité-Crato (1864); 2) Projeto Mundaú-Itapipoca-Imperatriz (1865); 3) Projeto Aracati-Icó-Crato (1873); e 4) Projeto Acaraú-Sobral-Ipú (1873), elaborados enquanto propostas de modernizações para o território do Ceará. Após encontrados, o intuito esteve em debater a rede dos traçados projetados para cada plano, a formação dos personagens propositores de cada projeção com os lugares e os grupos políticos a que estavam atrelados, o conteúdo que os planos ganhavam por terem sido riscados sob a *centralidade dividida* das redes comerciais do Ceará, as relações entre os projetos ferroviários e o contexto agroexportador e, por fim, o que levou a implantação da Estrada de Ferro de Baturité como o primeiro projeto ferroviário a ser materializado entre os quatro planos anunciados.

Os planos ferroviários foram propostos para a formação de quatro domínios territoriais seletivos no Ceará, fechados aos limites da província, por ter cada projeção o objetivo de “prender” lugares no interior do território a um porto no litoral, porém, ligados politicamente ao Estado monárquico e à geopolítica internacional, na medida em que a combinação estava entre as oligarquias locais, a Corte e as negociações com o capital estrangeiro. No contexto global do surto ferroviário-portuário-telegráfico, a ideia estava na seguinte proposição: quem primeiro fizesse uma estrada de ferro, faria também o Ceará, ou seja, as transformações territoriais, miradas nesse aspecto da compressão das distâncias entre os lugares de produção e de consumo, de produção e de exportação, eram entendidas como condições para desenvolver a agricultura, a indústria e novas relações sociais, bem como ampliar a produção do conhecimento, dominar a população, a natureza e o território.

Em *Ferrovias de Papel* busco inverter os documentos ferroviários em possíveis interpretações territoriais, acentuando como os interesses de poucos homens da classe senhorial riscavam, planejavam e ordenavam os caminhos das modernizações na província do Ceará. E, ainda mais, reflito como a pretensão, pela reunião de frações da classe senhorial centrada em Fortaleza e sua conexão com a Corte no Rio de Janeiro, para implantar a primeira ferrovia no território do Ceará, produzia uma geografia política e econômica “hegemônica” na província, atuando o

transporte ferroviário de Fortaleza contra os diversos agentes que controlavam as rotas no sertão e no litoral herdadas da colonização e, logo, a grande parte do comércio interno e da lavoura para exportação a partir da capital, sendo reinventado um novo horizonte para o Ceará que dependia, essencialmente, das transformações da sua geografia.

Em suma, permitir a publicação, como livro, de um texto escrito no passado, na forma original de uma dissertação de mestrado, é bastante desafiador. É olhar para o início do que fui como autor e pesquisador, do friccionar de teorias e de documentos, do tempo marcado, além de todas as sensações de ausências que se podem conferir com os olhos de hoje. Nada fora modificado, além de um texto datado, as qualidades e os limites do próprio texto são pistas de um momento investigativo e das condições vividas por um jovem estudante em Fortaleza. O texto permanece o mesmo por ser tratado como a memória de um artesano-criado para que também fosse criado um escritor-pesquisador e, ao mesmo tempo, para que o leitor-escritor também se torne um pouco disso tudo, ou mesmo, que possa compartilhar e repensar certos temas da história territorial cearense a partir do que me propus a fazer através da ciência geográfica.

DA JANELA, YPÊS AMARELOS.

TERESINA, PIAUÍ.

21 DE JULHO DE 2023.

Sumário

- 15** Sobre a Coleção
- 21** Preâmbulo: entre Papéis, Ferrovias e Províncias
- 39** Das Heranças Colonial-Monárquicas
- 41** A Relação Província-Corte na Formação Territorial do Brasil
- 51** A Formação Tardia-Periférica do Ceará na Região Norte
- 75** “Além do Ceará, Todos Querem Ferrovias!”
- 95** “Quem Fizer uma Estrada de Ferro, Fará o Ceará”
- 99** Projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato
- 119** Projeto Mundahú-Itapipoca-Imperatriz
- 127** Projeto Aracati-Icó-Crato e Projeto Acaraú-Sobral-Ipú (1873)
- 136** Apensos sobre os Projetos Ferroviários

151	Estrada de Ferro de Baturité: Fortaleza no Centro
153	A Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité
174	Da Companhia Cearense ao Projeto Pompeu-Sinimbu
193	Desfecho: Rememoração Aberta das Ferrovias no Ceará
201	Fontes
209	Referências

Sobre a Coleção

Antes, uma música:

Trem das Cores, de Caetano Veloso

A franja da encosta
Cor de laranja
Capim rosa chá
O mel desses olhos luz
Mel de cor ímpar

O ouro inda não bem verde da serra
A prata do trem
A lua e a estrela
Anel de turquesa

Os átomos todos dançam
Madruza Reluz neblina
Crianças cor de romã
Entram no vagão

O oliva da nuvem chumbo
Ficando Pra trás da manhã
E a seda azul do papel
Que envolve a maçã
As casas tão verde e rosa
Que vão passando ao me ver passar
Os dois lados da janela
E aquela num tom de azul
Quase inexistente azul que não há
Azul que é pura memória de algum lugar

Teu cabelo preto
Explícito objeto
Castanhos lábios
Ou pra ser exato
Lábios cor de açaí

E aqui trem das cores
Sábios projetos
Tocar na central
E o céu de um azul
Celeste celestial.

Algumas músicas, como Trem das Cores, tem o poder de escandir, a partir da sua melodia e letra, a sensação experimentada por um passageiro de trem que observa através da janela desse transporte a natureza em imagens que se fazem e refazem durante o trajeto. Ao mesmo tempo que o trem e a ferrovia eram incorporados às paisagens da memória e de uma cultura popular, num ritmo compassado, que lembra o ritmo do transporte férreo. E induz uma sensação agradável, sobretudo, que aguça os sentidos e faz o ouvinte da música sentir-se enredado e experimentar, de alguma forma, essa viagem e a nostalgia decorrente de seu ‘desaparecimento’ no território brasileiro.

A sensação instigada pela música não é meramente uma invenção, mas tem relação com um passado e as experiências estabelecidas com a ferrovia. O trem, via de regra, foi narrado a partir da ideia positiva: de inovação, desenvolvimento e do progresso que o transporte ferroviário deveria trazer em sua chegada. Quase tudo no contato com essa máquina do século XIX foi traduzido na perspectiva de novas experiências, novos tons, ritmos e cores. Nesse contexto, a janela do trem tornou-se ponto de vista privilegiado para a descrição da paisagem, da velocidade e da vida que se descortinava em várias imagens diferentes. Poesias, músicas e a própria memória popular traduziram as imagens enquadradas pela janela do trem e as próprias viagens como momentos de prazer, ritmados pelo chiado da maria fumaça e movimentos peculiares ao transporte férreo – como foi cantado na música que inicia esse texto.

Não por acaso, o trem rapidamente foi incorporado pelo cinema, literatura e outras narrativas: as cenas da chegada do trem na estação férrea e o movimento de passageiros a descer ou subir no transporte, exibida num cinema de Paris pelos irmãos Lumière, em janeiro de 1896, são indicadores da surpresa e frisson causados pelo trem: tanto pela produção do filme, quanto pelo impacto e surpresa que causou e até hoje. E, de fato, a ferrovia foi aclamada como sinônimo de um futuro de avanço e melhoria de vida. É inegável o seu impacto na experiência humana: a chegada do trem provocou mudanças no cotidiano da população das regiões onde os trilhos eram edificados. Qualquer referência ruim sobre o trem ou os trilhos, como os acidentes, era relegada a falha humana e a falta de investimento no transporte férreo.

No Brasil, que, em termos de transportes, passava do carro puxado a tração animal à locomotiva movida a vapor no final do século XIX, esse encontro foi especialmente surpreendente. Razão pela qual a narrativa do trem como instrumento de progresso e avanço acelerado em direção ao futuro permeou a compreensão sobre a estrada de ferro no país. O trem foi descrito nos documentos oficiais, jornais e interações sociais como a chegada de um tempo novo, de superação da natureza e das dificuldades de locomoção impostas pela variação do clima ou do relevo. Impressões tão disseminadas num imaginário popular que, mui-

tas vezes, tenderam a silenciar as memórias sobre tragédias e acidentes ferroviários para a maioria da população.

No Ceará, com a Estrada de Ferro de Baturité e a Estrada de Ferro de Sobral, o trem tomou contornos diversos do restante do Brasil: ele foi anunciado como socorro público e salvação da população sertaneja, como a superação da paisagem inóspita e crestada pelas frequentes secas. De maneira que o transporte férreo ficou marcado como o ‘Trem da Seca’, como destacou Tyrone Apolo numa produção sobre o tema da historiografia mais recente do Ceará. Entretanto, ainda que atrelado a experiência traumática da seca e sofrimentos vividos nesses períodos, a chegada do trem à estação se tornou o evento principal em cidades pequenas, atraindo a população à gare férrea.

As mudanças no cotidiano cearense também foram observadas: a chegada rotineira da locomotiva e seu comboio férreo, impôs horários mais rígidos ao cotidiano de vilas e cidades do interior cearense e trouxe lógicas e experiências até então desconhecidas aos sertanejos – que muitas vezes até reforçou a associação do sertão com a ideia de atraso. Nos anos da edificação da ferrovia e assentamento de trilhos foi experimentada uma lógica capitalista de trabalho, diário e sistemático, diferente dos serviços periódicos das plantações e colheitas de camponeses e pequenos produtores e que lhes causou ‘muita estranheza’. Além da experiência traumática, na maioria das vezes, da vida, fome, epidemia e morte nos abarracamentos para os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro no Ceará. Tudo, mais tarde, entendido como ônus do progresso e abafado pelos discursos de inauguração das estações que enalteciam o desenvolvimento que deveria chegar ao território.

Os acontecimentos relacionados ao avanço dos trilhos e funcionamento da ferrovia no Ceará foi registrado em muitas fontes: jornais, correspondências oficiais, Relatórios de Presidentes de Província e de governo de Estado, Relatórios de Engenheiros, poesias, músicas, na memória popular e também na paisagem. Registros que tem servido a historiadores, geógrafos e outros escritores a produzir uma História da Ferrovia no Ceará, que muitas vezes se confunde com a própria História do Ceará. Muito já foi escrito sobre o tema e esta feliz publicação da

Imprensa UFC vem trazer a lume alguns desses textos: para que o Ceará conheça mais de seu passado e para prestar um serviço histórico a todos os idealizadores e trabalhadores envolvidos com a realização de uma obra tão grande, e penosa, que é a construção de uma Estrada de Ferro.

Esta coleção, denominada “Caminhos da Povoação”, inicia com a publicação de três obras para pensar a ferrovia no Ceará. O livro *O Espaço a serviço do Tempo: a Estrada de Ferro de Baturité e a invenção do Ceará*, de Ana Isabel RP Cortez Reis, em que a ferrovia foi estudada como um dos caminhos para a chegada do capitalismo no Ceará e Brasil, buscando compreender os impactos sobre o território e as populações sertanejas, aproveitadas como trabalhadores da construção da EFB. A obra *Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)*, de Rubismar Marques Galvão, dedicada a compreender as tramas e articulações políticas do Ceará para angariar verbas para realizar obras de vulto na província, como a ferrovia. E o livro *Ferrovias de Papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)*, uma análise de Raimundo Jucier Sousa de Assis sobre os projetos ferroviários produzidos enquanto propostas de modernização para o território do Ceará na segunda metade do século XIX.

Esses três livros lançam as bases para um trabalho de reflexão, sem dúvida frutífero, sobre as ferrovias que deram novos Caminhos ao Ceará. Um grande feito para a História e Historiografia cearense, que tem nessa Coleção uma marco para a discussão histórica do Ceará e da ferrovia. Boa Leitura!

ANA ISABEL CORTEZ REIS

Preâmbulo: entre Papéis, Ferrovias e Províncias

A chegada da estrada de ferro foi em si um símbolo e uma conquista revolucionários, já que a construção do planeta como uma economia interativa única era, de várias formas, o aspecto mais espetacular e de maior alcance da industrialização. Mas a “máquina fixa”, por si só, fez progressos drásticos.

Eric Hobsbawm em *A Era do Capital*, 2007.

Território vasto, população esparsa, indústria nascente, civilização retardada, são condições que se impõe, exigindo meios de supprimirem-se as distancias, ligarem-se os pontos de produção e consumo, facilitarem-se as relações sociais, e com ela a troca das ideias e conhecimentos. Tudo isto é banal e intuitivo, mas é certo que muito pouco tem sido feito em matéria dessa ordem, e este pouco da pior forma.

Relatório do Presidente da província do
Ceará, Diogo Velho Cavalcante de Albu-
querque, tópico Vias de Comunicação,
1º de Novembro de 1868.

*Não ha peor desgraça para uma pequena
cidade do interior do que chegar-lhe o caminho
de ferro as portas. Vao-se a poesia e a singele-
za dos costumes, e começa o monstro de fogo
a trazer da capital diariamente o espírito da
imitação (um espírito mais nocivo que a cana)
que faz com que as pequenas cidades vivam
a macaquear continuamente as grandes,
da maneira mais burlesca e aleijona. Não
tardam a vir chegando as cartolas e os pianos;
besuntam-se as matutas com o pó de arroz e
os matutos com a literatura, e apparecem pelas
paredes a torre Eiffel e o homem do bacalhão;
o barbeiro adorna a sala com inevitáveis oda-
liscas de physionomia inglesa ou hespanhola.
De tudo isso porém nada é tão desopilante, tão
subtamente cômico ou, melhor, tão tristemente
ridículo como o porte, os adamanes, a lingua-
gem de certos habitantes dessas cidadesinhas
em presença da gente da capital.*

Jornal O Pão do movimento modernista
Padaria Espiritual, 1895.

Os projetos ferroviários propostos para o Ceará são produtos de uma era do capitalismo bem conhecida por todos aqueles que se dedicam a estudar o oitocentos em alguma particularidade da modernidade. Essa era ficou marcada pelos projetos de *modernizações seletivas* dos territórios, pelas formações de distintos Estados modernos, pela independência política de algumas colônias e pela segunda onda colonizadora, pela fortificação de um discurso científico empírico-positivista para justificar os avanços técnicos e político-econômicos, pelas transformações rápidas da vida social de alguns lugares que estavam anexadas ao centro do capita-

lismo internacional e pela aceleração das relações continentais internas e entre os continentes a partir da implantação das ferrovias, das rotas dos navios a vapor e da comunicação por meio do conforto do telégrafo.¹

Esse cenário de expansão geográfica representou de maneira específica o período do Ocidente, trágico por sinal, que ficou compreendido pelo geógrafo Milton Santos (2006) como o *Período da Revolução Industrial*,² ou mesmo, por aquilo que explicou o historiador Eric Hobsbawm (2007) como *A Era do Capital*, época em que mais se intensificou a exploração de trabalho e se empilharam fortunas, como nunca visto anteriormente, tendo como centralidade mundial a Inglaterra.³

Em *Ferrovias de Papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)* objetivamos tratar de *quatro projetos ferroviários* ou *quatro pedidos de concessões ferroviárias* que foram anunciados para o Ceará entre os anos de 1864 e 1880. O problema está, de um lado, em compreender as razões que fizeram serem propostos quatro diferentes projetos ferroviários para essa província e, de outro, entender o que levou a negação de três das quatro projeções anunciadas, sendo a implantação da estrada de ferro de Baturité (EFB), a partir de 1872, o único trajeto a iniciar sua materialização territorial no Ceará.

Falando de outra maneira, poderíamos dizer que o objetivo do nosso estudo caminhou na direção de compreender as seguintes questões: em que contexto estavam sendo anunciados os projetos ferroviários para o Ceará? Que trajetos, redes e portos estavam envolvidos entre os planos que se pretendiam construir? Quem eram os personagens que estavam elaborando cada pedido de concessão ferroviária e o que isso tinha a ver com as diferentes propostas para os diferentes lugares? Que leituras o conjunto dos projetos ferroviários nos possibilita tecer

¹ Sobre o processo de construção da modernidade e das três fases de experiências espaçotemporais da vida moderna, tendo como gênese o século XVI, ver Marshall Berman (2007).

² SANTOS, M. *Espaço e Método*. São Paulo: Hucitec, 2006. 120p.

³ HOBBSAWM, Eric. *A Era do Capital (1948-1875)*. 13. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007. 451p.

sobre o território do Ceará? O que justificava, para a materialidade territorial da província do Ceará, a implantação da estrada de ferro de Baturité entre os quatro projetos ferroviários anunciados entre as décadas de 1860 e 1880?

Dessa forma, buscamos tratar nossas investigações sobre os projetos ferroviários no interior da ciência geográfica, mas especificamente, no interior do campo relacional de estudos entre a *Geografia Histórica*⁴ (MORAES, 2000; 2011; HARVEY, 1990) e as *Ideologias Geográficas/pensamento geográfico*⁵ (MORAES, 1988; ZUSMAN, 2010), sendo nosso caminho compreender como as propostas normativas desses quatro projetos ferroviários nos possibilitam realizar uma leitura específica, entre as tantas possíveis, sobre as “geografias explícitas e implícitas” dessa província, isto é, sobre a apropriação do espaço, a produção de formas espaciais, as decisões de políticas territoriais agregadas a saberes geográficos, a produção representacional de redes territoriais e a circulação material

⁴ Para Antonio Carlos Robert de Moraes, a Geografia Histórica “está dedicada a análise dos processos de formação dos territórios. Isto é, a visão da geografia humana como uma história territorial [...] sendo que tal proposição está associada “ao desejo de gerar uma efetiva contribuição geográfica ao conhecimento da formação social brasileira” (MORAES, 2000, p. 11). Para David Harvey (1990), outra contribuição da Geografia Histórica estaria em compreender, como o capitalismo, em um certo momento, ergue um “ambiente construído” e dadas “configurações territoriais” com o objetivo de integrar, mesmo que seja a “força bruta”, alguns espacialidades a produção e reprodução do capital nas diferentes experiências de vidas sociais (HARVEY, 1990, p. 376-415).

⁵ “Por pensamento geográfico entende-se um conjunto de discursos a respeito do espaço que substantivam as concepções que uma dada sociedade, num momento determinado, possui acerca de seu meio (desde o local ao planetário) e das relações com ele estabelecidas. Trata-se de um acervo histórico e socialmente produzido, uma fatia de substância da formação cultural de um povo. Nesse entendimento, os temas geográficos distribuem-se pelos variados quadrantes do universo da cultura. Eles emergem em diferentes contextos discursivos, na imprensa, na literatura, no pensamento político, na estatística, na pesquisa científica, etc. Em meio a estas múltiplas manifestações vão sedimentando-se certas visões, difundindo-se certos valores. Enfim, vai sendo gestado um senso comum a respeito do espaço. Uma mentalidade acerca de seus temas. Um horizonte espacial coletivo”, p. 32. Ler MORAES, Antonio Carlos Robert. *Ideologias Geográficas*. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 2002. 155p.

no interior do Ceará, analisando como esses projetos ferroviários poderiam estar atuando no sentido tanto de “tematizar” o território provincial, bem como, no sentido de “ordená-lo, destruí-lo, reconstruí-lo, etc” (MORAES, 2002, p. 45) no que se trata da sua “configuração territorial”.

A especificidade aqui de nosso escrito, então, está em apresentar uma leitura territorial dos *projetos ferroviários* e do período em que a *construção da Estrada de Ferro de Baturité (EFB)*, a única ferrovia a iniciar a materialização de suas idéias, esteve sob os domínios de uma *Companhia Privada*, esta formada por homens da classe senhorial provincial, por ingleses e homens envolvidos com a ciência (política) moderna. Falamos especificidade visto que outros estudos sobre a *ferrovia Baturité* já foram realizados, destacando-se o livro *Trem da Seca* de Tyrone Apollo Pontes Cândido (2005), que discute as condições de trabalho na construção da EFB e as metamorfoses espirituais-objetivas dos sertanejos em operários durante a seca de 1877 a 1879 em tal construção; o escrito *A Estrada de Ferro de Baturité* de Benedito Genésio Ferreira (1989) que experimenta ligar motivos, fatores e os diferentes contextos da construção dessa ferrovia entre 1870 a 1930; e o estudo analítico-comparativo de José Vieira Camelo Filho (2000), intitulado *Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro*, que busca reconstruir o desenvolvimento geográfico desigual do processo de expansão e de consolidação ferroviária no Nordeste.

Dito isto, nossos esforços estão em dedicar às páginas seguintes a um período, de certa maneira, esquecido (pela historiografia e pela geografia histórica), das ferrovias no Ceará ou que mesmo foi sendo lembrado com suas pressas, resumindo-se a poucos parágrafos, já que a maioria dos trabalhos sobre as estradas de ferro, que têm como foco essa província, concentram-se em pesquisas sobre os anos posteriores a meados de 1870. Nossa escolha foi *evitar fazer esquecer* aquilo que Walter Benjamin (1994)⁶ atenta sobre a possibilidade de está prefigurado em um passado mais

⁶ BENJAMIN, Walter. Sobre o Conceito de História. In: Obras Escolhidas: Magia e Técnica, Arte e Política. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 222-232.

remoto aquilo que se começou a realizar nos anos, ou mesmo, nas décadas e nos séculos seguintes.⁷

Numa dimensão mais ampla, poderíamos dizer assim, para adiantar, os projetos ferroviários para o Ceará vão estar relacionados com a realidade da *era ferroviária* do Estado territorial Monárquico no Brasil (HOLANDA, 1993), que tinha se iniciado em meados de oitocentos com a construção da ferrovia do Barão de Mauá em Petrópolis, no Rio de Janeiro de 1854, e que vinha se construindo enquanto um verdadeiro *surto ferroviário* durante a década de 1870, marcada pelo fim da Guerra contra o Paraguai, pelo Ministério Rio Branco e pelos planos do Estado imperial que projetavam “banhar de ferro” todo o seu extenso território.⁸

Na dimensão mais restrita, aqui nos referimos ao território circunscrito da província, os projetos ferroviários foram propostas específicas que projetavam “futuras” modernizações para o território do Ceará no oitocentos, sendo ainda essa condição de peculiaridade, o encontro que vamos ter com os nomes de engenheiros, políticos e “letrados”, em sua grande maioria, “filhos da província”. Além das especificidades dos sujeitos, as transformações geográficas que estavam sendo propostas por esses homens também eram particulares, pois, como vamos ver, poucos foram os projetos anunciados que pretendiam romper os limites do Ceará, ao contrário, o específico estava em “prender” o “anárquico” interior

⁷ Para chegarmos a essa delimitação do objeto de estudo, passamos por diferentes experimentações e “achados” no processo de investigação documental e por momentos anteriores na escrita. O percurso de tal experiência pode ser recuperado a partir da leitura do texto *Os Primórdios da Modernização do Território do Ceará: as estradas de ferro re-anuncia a civilização ocidental (1870-1930)*, publicado em 2009 no II Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico na USP e na apreciação do escrito *A Poética da Desgraça: ideologias geográficas das estradas de ferro no Ceará (1870-1891)*, publicado no XVI Encontro Nacional de Geógrafos. Porto Alegre: AGB-Brasil, 2010, p. 1-10.

⁸ Sobre os planos ferroviários pensados para todo o Estado Monárquico no Brasil, ver SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos Para o Império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)*. Tese (Doutorado). São Paulo: FFLCH/USP, 2004. 192p.

da província a pontos no litoral, pois o que para algumas províncias do Estado territorial no Brasil era mais explícito (ter centros fixos que dava autonomia as negociações da província), para o Ceará, construir sua autonomia na capital, a partir da sua praça de negócios em Fortaleza, era negar a formação peculiar herdada da colonização no Norte do Brasil.

Falaremos, no conjunto, de *quatro projetos de ferrovias ou quatro pedidos de concessões ferroviárias* que foram sendo anunciados para o Ceará entre 1864 a 1880, são eles: 1) Projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato (1864); 2) Projeto Mundaú-Itapipoca-Imperatriz (1865); 3) Projeto Aracati-Icó-Crato (1873); e 4) Projeto Acaraú-Sobral-Ipú (1873).

Tendo todos os projetos ferroviários os objetivos comuns de “prender” os povoados, de capturar a “produção da lavoura de algumas serras” e de intensificar o comércio (inter)provincial do interior há alguns pontos/portos do litoral, esses planos, além de nos exigir compreender quem eram seus propositores, que formação esses homens tinham, de onde eram, para que, para quem e por que estavam pensando implantar ferrovias naquele território, nos exigiu espacializar os traçados e as redes que cada um pretendiam construir ou pareciam pretender, sendo que foi por essa perspectiva, que nos foi permitido analisar como os projetos ferroviários propostos se autor-relacionavam com aquilo que estava, anteriormente, posto como os únicos meios de transporte para aquela época, isto é, as *vias de comunicação* terrestres e aquáticas, que se convencionou chamar, a partir dos estudos de Capistrano de Abreu, de *caminhos antigos*.⁹

E tal escolha foi dada quando se compreendeu que a base de formação provincial em que os quatro projetos ferroviários estavam sendo *riscados* tinha como herança uma *descentralização* do território do Ceará que estava alicerçada nesses caminhos terrestres antigos, frutos das rotas de comércio da pecuária e da formação de núcleos urbanos em seu interior.

⁹ ABREU, J. Capistrano de. *Os Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil*. In: *Os Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil*. 3 ed. Fortaleza: Casa José de Alencar/Programa Editorial da UFC, 1999. p. 59-164.

Essa *descentralização*, esculpida pela formação herdada no período de domínios portugueses e redefinida no caminhar do oitocentos, apresenta um Ceará que foi sendo formado como um *território de passagem*,¹⁰ que acabou por constituir suas *tessituras*, seus *nós* e suas *redes* a partir do controle político-econômico interprovincial no Norte do Brasil.¹¹

A construção dessa descentralização, segundo Evaldo Cabral de Mello (1999), apontava para uma especificidade da província do Ceará (como para a de Minas Gerais) no Estado territorial monárquico. A diferença estava que o Ceará tinha diversas rotas e diferentes pontos no “sertão” e no litoral de contato e de acumulação de capital que foram formados a partir das ligações com outros litorais e outras praças, sendo que essa dificuldade herdada (por ser *província anexa* de outros centros) iria ser um obstáculo territorial no período da monarquia, quando se teve a pretensão, pela classe senhorial de Fortaleza, de “ordenar” o controle do território ou, como diz David Harvey (2005), de pensar a *produção da organização do espaço*, que, nesse caso, tinha o fito de controlar a grande parte do comércio interno e da lavoura para exportação.¹²

Essa especificidade descentralizada do Ceará, marcada em uma das dimensões pelos caminhos terrestres, era bem diferente, por exemplo, de Pernambuco, de Maranhão e de outras províncias no Sul do Brasil que haviam construído, na sua formação territorial colonial, *nós* em comum e a formação de uma classe senhorial que teria continuidade naqueles lugares que viriam a ser as capitais das províncias, essas deten-

¹⁰ JUCA, Clovis Ramiro. *Vilas, Povoados e Estradas do Ceará Colonial: os caminhos da ocupação territorial*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10, Anais [...]. Florianópolis, 2007. p. 1-15.

¹¹ *Tessituras, Nós e Redes* são expressões para Claude Raffestin que permitem “territorializar o espaço”, isto é, mapear as *diferentes territorialidades* das apropriações e dos domínios do espaço geográfico a partir das rotas que circulam informações e produtos baseadas em certas relações de poder. RAFFESTIN, Claude. *Por Uma Geografia do Poder*. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993. 269p.

¹² HARVEY, David. A Geopolítica do Capitalismo. In: *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005. p. 127-162.

toras dos poderes políticos, logo territoriais, e do tesouro provincial e, quase sempre, do centro econômico.¹³

O que vai acontecer é que Fortaleza, a capital da província do Ceará, durante o período de domínios portugueses até meados do oitocentos, vai permanecer secundária e quase que isolada, isso quando se pensa pelo viés das hierarquias econômicas comparadas as outras cidades quer no litoral (como o porto-cidade de Aracati) quer no sertão (como as cidades de Icó, Sobral, Crato etc), sendo que essa falta de centralidade da capital, além de ser compreendida como mera descentralidade interna, refletia o poder político-econômico que as capitais de outras províncias mantinham no interior do Ceará, a partir do controle dos negócios em seus portos e nos núcleos urbanos no “sertão”.¹⁴

A descentralização que se herdava estava marcada pela formação territorial baseada na atividade da pecuária, que acabou por construir uma *configuração territorial* das passagens dos boiadeiros entre Maranhão, Piauí, Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco, havendo esses movimentos materializado o próprio qualitativo do Ceará por aquilo que Raja Gabaglia chamou como um *ponto de trânsito* (GABAGLIA, 1877), mas que, no seu íntimo, acabava por sinalizar um território *sem centro* ou, como preferimos falar nesse trabalho, com uma *centralidade dividida*, “pobre” político-economicamente e periferizado na divisão do trabalho na região Norte, sendo seu papel no comércio regional produzir carne, alimentos e algodão etc, em grande medida, para o mercado interno¹⁵.

Nessa perspectiva, *as propostas de implantar ferrovias* entre os pontos produtores e os portos mais diversos no Ceará se dão a partir da compreensão de que essa província, contextualmente, passava pelo processo de *provincialização tardia* (MELLO, 1999), marcado pela formação ter-

¹³ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. 295p.

¹⁴ GIRAÔ, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Programa Editorial Casa José de Alencar, 2000.

¹⁵ LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As Razões de uma Cidade: Fortaleza em questão*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991. 131p.

ritorial que construía Fortaleza enquanto centro da província, fazendo dessa especificidade, no Segundo Reinado, uma hegemonia marcada pela centralização política, pela centralização comercial dos produtos de exportação e pelo agrupamento de grupos de intelectuais.¹⁶

Os quatro projetos que vamos apresentar são todos produtos do contexto agroexportador de algodão e de café que vai anexar o Ceará, a partir da Guerra de Secessão norte-americana (1861 - 1865), ao mercado britânico e francês, além das antigas rotas portuguesas. Trata-se de um período de “produção conjuntural” (MORAES, 2005), que, especialmente, conectou o Ceará - ao centro do capitalismo - como um dos pontos exportadores de matérias-primas, de alimentos e na compra de produtos industrializados. Os pontos a tocar e os portos a ligar pensados em cada projeto guardam, de um lado, essas exigências externas de acelerar a relação entre o interior e o litoral no circular da produção da lavoura e, de outro, trazem as heranças da formação territorial colonial, passando alguns projetos a afirmar e outros a negar a *centralidade dividida* do Ceará.

A formação do território da província do Ceará, configurada como materialidade de fundo para os projetos ferroviários, construía, naqueles dias, sua circulação territorial subjugada a outras praças de províncias no Norte. Dessa forma, os projetos de implantação das estradas de ferro propostos eram manifestações político-econômicas da classe senhorial local que pretendiam, além de discutir qual o melhor transporte para circular a produção, garantir que essa produção e suas saídas fossem realizadas pelos portos do Ceará de onde, internamente, faziam parte. E, além disso, as diversidades de projetos acabaram por mostrar que não havia um consenso interno entre a classe senhorial sobre a escolha do melhor porto para se construir a autonomia no Ceará. Pelo contrário, os diversos projetos são reflexões das diversas rivalidades que estavam em

¹⁶ OLIVEIRA, Almir Leal de. Universo Letrado em Fortaleza na Década de 1870. In: SOUZA, Simone de. NEVES, Frederico de Castro. *Intelectuais*. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2002. p. 15-40.

jogo internamente, principalmente, entre o porto de Fortaleza, central e “novo”, com os portos de Acaraú e de Aracati, já antigos nas relações e trocas com São Luís, Belém e Recife.

Nas discussões, veremos que esses projetos ferroviários, ora foram sugeridos enquanto abertura de estradas novas - propostas de *mecanização do território* - ora eram intentos de *modernização dos caminhos antigos*, isto é, projetos que propunham inserir máquinas nos traçados de alguns caminhos já definidos desde os tempos coloniais, rompendo assim o *tempo natural* no que se trata das relações entre os lugares.¹⁷ Sendo que aqui o grande debate interno é que a classe senhorial de Fortaleza fez de tudo para ter, de um lado, seu projeto ferroviário realizado e, de outro, para criar os obstáculos para a aprovação dos restantes dos projetos, principalmente, o projeto Acacati-Icó-Crato.

No conjunto dos quatro projetos de modernizações, apenas o projeto Fortaleza- Pacatuba-Baturité-Crato, no início da década de 1870, havia começado a se realizar materialmente, desbancando o seu grande rival, o projeto Aracati-Icó-Crato, principal rota formada no período da colonização portuguesa, sendo ainda esse traçado, para a província do Ceará, o caminho geomorfologicamente mais plano, com circulação mais rápida entre os lugares, além de ser uma das vias pelas quais entravam e saíam a maioria dos produtos que circulavam no mercado externo no período da monarquia.¹⁸

O *processo de provincialização tardia*, essa tentativa de autonomização e hegemonia de uma praça no Ceará (nesse caso, em Fortaleza), vai passar a ser o próprio processo de centralização dos negócios, decisões políticas e relações com os consumos exteriores a partir da hierarquia da capital da província e não mais de Aracati. E, tudo isso contribuiu, em parte, para a implantação da ferrovia Fortaleza-Pacatuba-Baturité, que consolidou a

¹⁷ SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006. 474p.

¹⁸ Afirmações feitas por FERNANDES, Yako. *Notícia do Povo Cearense*. Fortaleza, 1977 citadas por MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. 295p.

hegemonia que vinha sendo construída em Fortaleza no Segundo Reinado pela oligarquia Pompeu, a partir da figura do Senador Pompeu, artífice do poder imperial, da classe senhorial e da ciência moderna.¹⁹

A *produção da organização do espaço*, a partir da implantação de uma estrada de ferro “segura” entre Fortaleza e o interior, a captura do comércio de serras e dos sertões, o poder de uma classe senhorial em formação, comandada pelo Senador Pompeu, controlando o crescimento dos negócios da lavoura de algodão e de café para a exportação, os rebatimentos agroexportadores da Guerra de Secessão norte-americana (1861-1864), o empréstimo pelo governo provincial-central de capital para investir na estrada de ferro, a queda da produção da lavoura na *seca* de 1877 e o uso dessa *estiagem* para a venda da ferrovia Baturité para o Governo Imperial, que deu continuação às obras, são os resumos generalizados que vão fazer Fortaleza-Pacatuba-Baturité ser a única ferrovia a se realizar e que vai consolidar Fortaleza enquanto centro hegemônico e uma das centralidades no litoral do Ceará.

E, para esse contexto, o papel do Senador Pompeu teria sido central. Como bem lembra Eduardo Guilherme Amaral (2002):

O Senador Pompeu é considerado um dos artífices da consolidação geopolítica de Fortaleza sobre o interior do Ceará, com a implantação na capital do seu primeiro centro de excelência de ensino - o Liceu do Ceará (1846) - e provocando junto ao Senado do Império a decisão fundamental de instalar entre Fortaleza e Baturité uma ferrovia que escoasse a produção de algodão para seu diminuto porto. Envolvido em tais iniciativas, Pompeu reforçará a influência da capital sobre os demais centros econômicos e culturais da província, assinaladamente Icó, Sobral e Aracati. (AMARAL, 2002. p. 13).

A análise dos quatro projetos ferroviários para o Ceará nos permitiu fazer uma leitura crítica do território provincial sobre aquilo que

¹⁹ SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Senador Pompeu: um geógrafo do poder no Império do Brasil*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: Universidade de São Paulo/USP, 1997. 120p.

poderia ser visto como meros pedidos de concessões ferroviárias não realizadas. Permitindo ainda interpretar os lugares pelos personagens e de falar dos personagens a partir dos lugares.

Os personagens, no caso de seus perfis político-intelectuais, teriam algo em comum. Eram todos homens, muitos deles advogados, médicos e engenheiros, formados pela Escola Central de Engenharia no Rio de Janeiro, pela Faculdade de Direito de Olinda, sócios do Clube de Engenharia, membros da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro (a SGRJ), do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) ou do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP), funcionários públicos, padres, políticos provinciais, homens de propriedade e conhecedores, em grande parte, da geografia histórica do Ceará, sendo todo esse conjunto o que nos permite pensar o conteúdo que tinha cada plano e o de todos, quando agrupados.

O que vamos encontrar é que esses projetos são elaborações, decisões, “desejos” e estratégias de uma mínima parte da sociedade, talvez aquela que no Brasil do oitocentos se enxergava e se entendia enquanto “povo”, “nação branca”, “cidadãos livres”, “senhor-cidadão” (FERNANDES, 2006) com responsabilidades “patrióticas” e, na postura classista, “classe senhorial dominante”, formada por grupos sociais com privilégios desiguais internamente, porém, incomparáveis e bem superiores a quem não tinha direito algum, como as mulheres, as crianças, os empobrecidos, os nativos e, principalmente, os escravizados.²⁰

As fontes documentais que nos permitiram agrupar em conjunto todos os projetos foram encontradas, em parte, nos diferentes *baús* do Arquivo Público do Ceará (APEC) - nas caixas dos *Avisos do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Públicas* e nas caixas dos *ofícios da Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité* - e também, nos arquivos da Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel - nas matérias digitalizadas do Jornal liberal *O Cearense* - e na página virtual do *Center*

²⁰ MARTINS, José de Souza. *O Poder do Atraso: ensaios de sociologia da história lenta*. São Paulo: Hucitec, 1994. 174p.

for Research Libraries (Centro de Pesquisa de livros e documentos), na qual encontramos os *Relatórios dos Presidentes da Província do Ceará*.²¹

A tentativa sempre foi buscar romper as *pseudoconcreticidades*²² da realidade grafada nos documentos, isto é, das leis, das matérias de jornais, dos discursos nas Assembleias provinciais, no Senado e nas assinaturas de *políticas territoriais* que uma classe, enfim, fazia para ela mesma, sendo o envolvimento entre o que era capital público com o que era capital privado (particulares e estrangeiros) as articulações para tais ambições e únicas possibilidades de tais realizações.²³

Sobre o trato com os documentos, expressa Jacques Le Goff (2003) em sua obra *História e Memória*, que

qualquer documento é, ao mesmo tempo, verdadeiro - incluindo talvez sobretudo os falsos - e falso, porque um monumento é em primeiro lugar uma roupa, uma aparência enganadora, uma montagem. É preciso começar por desmontar, demolir esta montagem, desestruturar esta construção e analisar as condições de produção dos documentos-monumentos. (LE GOFF, 2003, p. 538).

Os projetos ferroviários para o Ceará no século XIX têm seus contextos, seus personagens e suas possibilidades de realização ou não.

Nessa perspectiva, buscamos organizar o escrito em três textos, que ganham sentido por sua contextualização e articulação.

²¹ Os Relatórios estão disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>.

²² *A ruptura da pseudoconcreticidade* é uma expressão analítica elaborada por Karel Kosik baseada na dialética, que passa a reforçar que a claridade das coisas, das letras e dos rostos (a aparência, o estético, o fenômeno etc), esconde sempre escuridões, totalidades, que só podem ser vistas quando desconfiamos da realidade dada e nos perguntamos sobre em que lugar do mundo as coisas, as letras e os rostos estão em conexão com o claro-escuro do capitalismo internacional. Ver KOSIK, Karel. *Dialética do Concreto*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra. Tradução de Célia Neves e Alderico Torfíbio. 1984.

²³ MORAES, Antonio Carlos Robert de. *Território e História no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005. 154p.

No primeiro momento, intitulado *Das heranças colonial-monárquicas*, buscamos construir a relação entre a formação territorial do Brasil, as particularidades regional- provinciais e a Corte. Busca-se entender a formação dos caminhos do território do Ceará a partir das rotas dos comércios de gados e do charque, da lavoura para o mercado interno e para o mercado externo e da configuração territorial de uma província vinculada ao movimento das províncias limítrofes na região Norte. Relata-se sobre o que era para a classe senhorial provincial as exigências sobre os melhoramentos dos caminhos de terra e o processo político-jurídico dos pedidos de concessão ferroviária no Segundo Reinado, sendo que tais pedidos significavam disputas por recursos entre as províncias a partir da *Lei de Garantia de Juros*, por relações políticas em torno do Estado e pelas decisões tomadas por alguns homens do Governo Central, enfim, trata das relações no interior da classe senhorial que se formava no Brasil e que tinha o *favor* como a moeda principal de troca.

No segundo instante da nossa reflexão, *Quem fizer uma estrada de ferro, fará o Ceará*, são apresentados os quatro projetos ferroviários. O objetivo está em buscar as *ideologias geográficas* de cada projeto ferroviário, as redes que pretendiam formar, os portos que pretendiam “prender” o interior e os personagens, com suas formações, que haviam sugerido as construções ferroviárias para o Ceará. São feitos os esforços para espacializar todos os planos em mapas separados e, logo após, em um único mapa, mostrando seu grau de articulação, seletividade e transformação dos caminhos internos, quando se tenta pensar os projetos ferroviários atrelados aos antigos caminhos da pecuária na era colonial até o último quartel do oitocentos.

Organizamos as apresentações dos projetos a partir dos nomes que os haviam sugerido e das datas oficiais anunciadas. Veremos que existiram projetos apresentados pelos mesmos homens, o que nos levou a compreender tais “vontades ferroviárias” a partir da elaboração de curtas biografias, que são, nesse capítulo, expostas a partir de cada pedido de concessão. Concluimos o capítulo com os “Apensos aos Projetos Fer-

roviários”, que trata de fazer algumas reflexões gerais sobre a permanência de três dos quatro projetos no plano das propostas documentais.

No terceiro percurso, intitulado *A estrada de ferro de Baturité* buscamos compreender o processo de implantação da Ferrovia Fortaleza-Pacatuba-Baturité, a partir da formação da *Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité*, uma companhia privada que, firmando os inícios das obras em 1872, também acabava por firmar as hierarquias de centralidade que Fortaleza vinha assumindo sobre os demais caminhos, principalmente, sobre aquele que movimentava a relação entre Aracati-Icó-Crato e os negócios com a Praça de Recife. A confirmação de tal hierarquia vai se intensificar entre 1877 e 1880, quando a oligarquia do Senador Pompeu vai negociar a construção da primeira secção da ferrovia (Fortaleza-Pacatuba) para o Governo Central, a partir da mediação do Visconde de Sinimbu (Conselheiro de Estado) que, aproveitando a “desgraça” da grande seca, vai ordenar ocupar os braços dos sertanejos-retirantes na execução do Projeto Ferroviário Fortaleza-Pacatuba-Baturité, ou agora, no *Projeto Pompeu-Sinimbu*, consolidando o processo de construção da Praça de Fortaleza para aqueles anos e para os anos, as “secas” e os séculos seguintes.

Nessa esteira, em *Ferrovias de Papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)* discutimos um território que foi pensado, riscado e representado pela classe senhorial. O que isso não queira dizer que viemos aqui construir história territorial e homenagens a grandes heróis, pelo contrário. O estudo dos projetos ferroviários, afinal, busca entender que as relações das práticas do poder no Ceará eram bem desiguais, acabando, dessa forma, por evidenciar como o território da província estava sendo produzido, ordenado, reconstruído, re-configurado e ajustado espacialmente, para uma classe, ao se tomar como enfoque as pretensões pelo transporte ferroviário entre o litoral e o sertão. Podemos, assim, afirmar que cada *risco* na planta do Ceará, indicando o traçado de uma “futura ferrovia”, era, em profundidade, uma demonstração do exercício do poder estatal-senhorial, poder esse capaz de transformar a base material do território.

Em suma, *o que estava em conflito era o domínio do espaço geográfico, o poder de produzi-lo sob certas visões colonizadas de mundo, configurá-lo sob as ambições que realizariam os planos entre os lugares e o centro do capitalismo, pretensões que afirmavam a formação material das províncias e do Estado territorial Monárquico na totalidade do sistema mundo moderno-colonial.*²⁴

²⁴ MIGNOLO, Walter. A Colonialidade de Cabo a Rabo: o hemisfério ocidental no horizonte conceitual da modernidade. In: LANDER, E. *A Colonialidade do Saber: eurocentrismo e ciências sociais*. Buenos Aires: CLACSO, 2005. p. 71-103.

Das Heranças Colonial-Monárquicas

O que é ou não é histórico determina-se no nível do significado ou da importância que certa ocorrência (ação, processo, acontecimento, etc) possua para dada coletividade, empenhada em manter, em renovar ou substituir o padrão de civilização vigente.

Florestan Fernandes em *A Revolução Burguesa no Brasil*, 2006

O ano de 1870 é um grande divisor de águas no Império do Brasil. Marca o final do conflito contra o Paraguai, do qual o país sai um vencedor endividado. É o princípio de um processo de abolição da escravatura e, como consequência, do próprio monarca, onde a questão do trabalho servil era a gradualidade do processo. Principia nesse ano um boom técnico no território concernente ao sistema ferroviário e a implantação e disseminação das linhas telegráficas.

Manoel Fernandes de Sousa Neto *em Larguistas, Estreitistas e os Caminhos de Ferro no Brasil no Reinado do Segundo Pedro*, 2009

E essas vias ferreas irão animar a agricultura, a industria e o commercio por todo este Imperio; irão salvar muitas províncias da ruína e bancarota, que as ameaça; serão para o governo meios seguros de difundir a instrução, a policia e a civilização; irão ensinar sertanejos do Piauí a reconhecer a bandeira brasileira, e aos do Alto Araguaya o valor da moeda papel; estabelecerão sobre as solidas bases da amizade e do commercio a união familiar brasileira; serão tão uteis na paz como na guerra, e, em todas as occurrencias, excellentes ‘instrumenta regni’ na energica phrase do povo romano! [...] E que o tempo é também capital: e que é um crime atrasar dezenas de annos o Brazil por temores vãos e indecisões que nada justifica.

Sinimbu, discurso de aprovação da *Lei de Garantia de Juros* de 1873

O processo das *modernizações seletivas* (SANTOS & SILVEIRA, 2006) que vão ocorrer no interior do Estado territorial do Brasil no oitocentos esteve, de um lado, sendo orientado pelas particularidades das províncias, formadas pelo poder das oligarquias locais-regionais e, de outro, pelas políticas do Estado Monárquico no Brasil que estão de acordo com as relações entre província-Corte e, principalmente, ajustadas mundialmente a partir daquilo que o geógrafo David Harvey chama de *geopolítica do capitalismo*, isto é, da dialética entre as lógicas territoriais estatais particulares, o capital estrangeiro e o imperialismo internacional.¹

¹ HARVEY, David. *Notas Hacia una Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual*. Traducción: Juan Villasante y Lisa Di Cione. GeoBaires. *Cuadernos de Geografía*. Buenos Aires: FFYL, 2007. 53p.

As heranças legadas da colonização portuguesa e arquitetadas no processo de independência do Brasil, ao instalar a Monarquia (FERNANDES, 2006), marcam a sociedade específica que foi sendo construída na chamada *Terra Brasilis* e as relações de poder que foram sendo estabelecidas entre as particularidades das províncias e a Corte nas negociações que envolviam as trocas de recursos financeiros, os controles políticos - logo territoriais -, a implantação de *capital fixo* (estradas, ferrovias, portos, construções urbanas etc), a *valorização* e a *expectativa* de valorização do solo e a dominação dos recursos naturais, dos produtos econômicos, da população e da propriedade.

Nesse capítulo, pretendemos desenvolver um ensaio sobre a formação territorial do Brasil dando especificidade a particularidade da formação territorial do Ceará, oferecendo enfoque às heranças materiais e políticas que estavam estabelecidas quando se pensou em implantar estradas de ferro nessa província. O motivo central está em interpretar que as transformações geográficas do território estão sob o controle de debates políticos entre a vida pública e a vida privada, entre o Estado e o capital privado, entre o Estado e o capitalismo britânico, sendo que implantar estradas de ferro no oitocentos era, em qualquer parte do capitalismo no Brasil, exercer uma grande ação *modernizante conservadora* a favor de uma classe senhorial que vivia da exploração dos escravizados e dos empobrecidos livres.

A Relação Província-Corte na Formação Territorial do Brasil

Uma sociedade diferente daquelas da Europa por se apresentar tendendo à desagregação e anomia, e assim motivando naqueles que a dominavam e pretendiam dirigi-la, ao lado de medidas estritamente políticas, a criação de imagens, logo traduzidas em ações, objetivando a preservação da coesão de seu conteúdo - um território unificado, num continente sem comoções, a sua continuidade - na figura do Imperador, e na coexistência

fraterna dos seus elementos constitutivos - a miscigenação e a confraternização racial.

Ilmar de Mattos em *O Tempo Saquarema*, 1999.

As palavras do historiador, em suma, nos oferecem comentários teóricos para participarmos de uma das interpretações da formação do Estado territorial dito Brasil. A interpretação está que o Brasil foi construído, internamente, a partir da articulação de diferentes materializações geográficas, prestes a desarticulação, e com diferentes proprietários de terra-escravos local-regional, propriedades essas que constituíam, na verdade, antigas *regiões*,² colonizações autônomas portuguesas.

O Brasil, país anunciado externamente como “um outro” (Estado moderno), nascia Monarquia, com poder centralizado, com um grande recorte de superfície terrestre, sendo, claro, que seus conflitos iniciais estariam em manter e expandir as materialidades territoriais (isso por “nascer” Império), além de necessitar garantir suas bases de formação de classe, fundada no conflito entre o trabalho compulsório de escravos, homens livres e pobres sob a tutela de uma classe senhorial dominante em formação, *três mundos* que se expandiam a partir do momento que o

² Sobre o *conceito de região*, Ilmar de Mattos esclarece: “... a região não deve ser reduzida a determinados limites administrativos, como as capitânias. Ela não deve também ter como referência apenas a distribuição de seus habitantes em um determinado território, definido como área ecológica, pois não é o fato de um grupo habitar um mesmo território que determina o estabelecimento de uma rede de relações sociais e o desenvolvimento de uma consciência comum de pertencer a um mesmo mundo, embora seja certo que uma região não prescinde de uma base territorial [...] a região possui uma localização espacial, este espaço não se distingue tanto por suas características naturais, e sim por ser um espaço socialmente construído, da mesma forma que, se ela possui uma localização temporal, este tempo não se distingue por sua localização meramente cronológica, e sim como um determinado tempo histórico, o tempo da relação [...] a região só ganha significação quando percebida à luz de um sistema de relações que articula tanto os elementos que lhes são internos quanto aqueles externos. É a partir dessa articulação, por intermédio de um jogo de identidades e oposições, que se torna possível traçar os limites da região, que muito mais do que limites meramente físicos existem enquanto limites sociais” (MATTOS, 1999, p. 23-24). *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: ACCESS, 1999. 285 p.

Império no Brasil se construía no conjunto particular Estatal e nas relações com o *Sistema Mundo Moderno Colonial*.

A formação territorial do Brasil, fragmentada entre realidades regionais-locais,³ própria da herança colonial, teve na base material e representacional, a construção do Estado territorial sob a égide dos *laços* entre personagens da classe senhorial que tinha um duplo desafio a se resolver: primeiro, sustentar os movimentos republicanos ou monárquicos que defendiam a formação de outros Estados internamente naquilo que se construiu enquanto Brasil; segundo, representar o poder e o fazer estatal a partir dos interesses dos locais, fazendo com que a questão Imperial, mesmo fragmentada, estivesse de algum modo sendo realizada.

Os *laços* são maneiras de dizer que na tentativa de construir um Brasil centralizado no Rio de Janeiro, por meio do *isolamento* territorial que acompanhava aquele presente, eram acordos entre os *homens da classe senhorial* que garantiriam essa política e o auto-entendimento de que no mundo do trabalho compulsório eles eram homens dominantes e livres e que, no meio da chibata, do discurso das raças superiores e inferiores, das teses do atraso de um país tropical, eles eram homens de privilégios e de reconhecimentos Monárquicos e até internacionais, assumindo as obrigações mais luxuosas e ditas “civilizadas”, acusando aqueles que os

³ Em questão demarcativa, mesmo que não seja uma comprovação da região social, mas que nos serve para pensar a extensão do Brasil, Demétrio Magnoli (1997) citando a interpretação realizada por Paulo Perides (1995), resume a existência de cinco blocos regionais formado de antigas capitanias: “O nordeste açucareiro organizava-se ao redor de Pernambuco, que tinha o controle sobre as capitanias localizadas entre o Ceará e o Rio São Francisco. A Bahia, primeira sede do Governo Geral, restringia-se realmente ao controle das capitanias situadas entre o São Francisco e o Rio de Janeiro. Já a capitania geral do Rio de Janeiro que desde meados do século XVIII passou a sediar o Governo Geral - atribuiu-se a partir de 1838 e 1740 o comando estratégico das capitanias meridionais do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. A capitania geral de São Paulo também desempenhava função estratégica, pois abrangia as vastas áreas das fronteiras ocidentais, antes de desmembrar as capitanias de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Finalmente, no caso da Amazônia, o bloco regional de capitanias estava englobado no antigo estado do Maranhão” (p. 128) MAGNOLI, D. *O Corpo da Pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-18912)*. São Paulo: Unesp, 1997. 318p.

sustentavam, de inferiores, incivilizados, bárbaros, atrasados e até preguiçosos. Essa classe senhorial assumia os maiores palcos das deliberações das atuações de poder no território imperial, sustentando uma ideia de um Brasil coerente em construção, por isso, o desafio de formar o Estado territorial (SOUSA NETO, 1997).

O que de fato fez as economias-regionais fragmentadas-coloniais um Brasil territorial-monárquico que, a partir de 1850, iniciara o desmanche de algumas das características que ganhara e restaurara da colônia, foi a capacidade relacional que “esses personagens”, formados nas colônias portuguesas e no Império, tiveram na *terra brasiliis* para construir uma “proposta” de Brasil nos cantos mais fragmentados e distantes possíveis, arquitetando, nesse projeto, medidas de ocupação e negociação dos *fundos territoriais* (MORAES, 2005),⁴ fortalecimento para exploração, manutenção e acréscimo da força de trabalho e participação na formação do corpo político, dialeticamente, do corpo territorial provincial-imperial, de onde saíam grande parte das decisões internas (FERNANDES, 2006).

A proposta estava em restaurar aquilo que Ilmar de Mattos chama de *moeda colonial*, quer em dimensões do Estado territorial, quer na dimensão da sua relação com os outros Estados modernos. A moeda colonial era aquela que fazia colonos e colonizadores não se desentenderem, mesmo que os primeiros soubessem que estavam submissos aos segundos. No “pacto colonial” estava o grande segredo e a trama. Per-

⁴ Segundo Antonio Carlos Robert de Moraes, a noção de fundos territoriais é central para interpretar o processo de formação do Estado territorial do Brasil após o período colonial, sendo esse um dos principais argumentos para a formação do Estado territorial Monárquico. São esses fundos, “reservas de espaço ainda não ocupados pela economia agora nacional e de população relativamente pequena” (p. 93), espaço que casados com a Lei de Terras de 1850, com o processo de abolição da escravidão e as exigências de produtos para o consumo estrangeiro, materiais para a proposição de políticas territoriais, como as ferroviárias, a abertura de estrada de rodagem, de expansão da lavoura, de poupança e tantas outras, alargando nesse período o pensamento sempre da necessidade de integrar as diferentes materialidades geográficas, povoar o interior do território, fixar bases materiais e construir a ideologia do Brasil em construção. MORAES, A. C. R. *Território e História no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005. 154p.

mitia, para os primeiros, traficar escravos, ser donos de terra, explorar pobres, se apropriar da produção da lavoura, se vendessem tudo que fosse produzido para os segundos: a metrópole.

A restauração da moeda colonial estava baseada na proposta de formação e expansão da classe senhorial imperial atrelada à formação, claro, do próprio Estado moderno do Brasil. Para isso, os projetos tiveram que inserir materialidades geográficas antigas e diferentes, sujeitos desarticulados e uma espécie de cartografia imperial em nome de uma terra do Brasil que acumulava tantas diferenças entre histórias, famílias e geografias quanto ao que se tinha de donos e apropriações antigas.⁵

Bebendo nas águas de Ilmar de Mattos, o geógrafo Demétrio Magnoli (1997), em seu livro *O Corpo da Pátria*, salienta que a construção do Estado Monárquico seria a continuação do projeto de colonização portuguesa e de *transmigração* da família real em 1808 para o Brasil que, dialeticamente, levaria a Corte lusitana a fazer da formação desse Estado a sede do Império e, por isso, uma Monarquia que viveria sobre a negociação de escravos, da propriedade privada da terra e da participação com os acordos comerciais, em sua grande maioria, com os ingleses.⁶

Para Ilmar de Mattos (1999), a essência de troca e domínio político da dimensão externa de *restauração da moeda colonial* era, para os ingleses, aquilo que na colonização era para os portugueses. É claro que existiriam outras *autonomias internas* (FERANDES, 2006) a partir do momento que o Estado iria se firmando e construindo uma classe senhorial, porém, era da Inglaterra e não de outro canto que as *águas civilizadas* materiais do “drama do progresso” desembarcavam, o que não quer dizer que não tínhamos relações externas com os portugueses, os franceses, os belgas etc.

Formada por sua própria base conservadora colonial, a classe senhorial no Brasil fizera das alianças “monárquicas” e da transformação do

⁵ MATTOS, I. R. *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: ACCESS, 1999. 285 p., principalmente o capítulo três da parte um, intitulado “A Moeda Colonial em restauração”.

⁶ MAGNOLI, D. *O Corpo da Pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-18912)*. São Paulo: Unesp, 1997. 318 p.

que era local em Imperial sua grande proposta que deveria ser construída entre as próprias *figuras dominantes* que assumiriam, em troca de alguns cargos como representantes do Império a partir das *assembleias provinciais*,⁷ a postura e a participação na classe senhorial por concordar em construir uma especificidade para o Brasil no que se refere a Monarquia e a peculiar centralização na América do oitocentos.

O que esteve marcado, de fato, na Monarquia, é que o plano provincial-regional assumiu mais força que o plano de decisões únicas na Corte no Rio de Janeiro, ou melhor, que a realização da centralização Imperial estivera baseada em forças locais. A *imperialidade* só era possível no plano da *conciliação* com as classes senhoriais das províncias, pois a personificação de *Dois Pedros* e alguns regentes durante a Monarquia, materialmente, não conseguiriam “elaborar mágicas” que fizessem desaparecer um passado e unir a problemática das distâncias e das diferentes formações territoriais daquelas léguas de terra, nem acordar com todos acerca da permanência de uma única Oligarquia (rio-centrista) que se pretendia Imperial.

Para Antonio Carlos Robert de Moraes (2005),

O período Monárquico representa uma fase de centralização do poder na história política do Brasil, se comparado à maior autonomia e autarquização da administração dos lugares durante o período colonial, quando o poder era - na prática de muitas localidades - quase soberano. A centralização da monarquia objetivou a consolidação de uma rede espacialmente nacionalizada de relações, tecida a partir de sistemas produtivos razoavelmente autônomos entre si, cada um dotado por sua vez de armações hierárquicas internas bem rígidas. O Estado imperial era um somatório de sistemas de poder espacialmente delimitados, organizado numa estrutura na qual - a partir de certo nível de abrangência territorial - as esferas públicas e privadas plasmavam-se totalmente. Nesse quadro, o poder local não perde sua efetividade, antes reforça-se ao se inserir nas redes mais

⁷ Sobre os documentos de criação das Assembleias Provinciais e outros documentos oficiais do Brasil, indica-se procurar os dez livros publicados pelo Senado Federal (2002) intitulados de *Textos Políticos Sobre a História do Brasil*, organizados por Benevides, P. e Amaral, R.

amplas que englobam sua localização. O recorte principal nessa articulação política estabelecia-se na escala provincial, e a história da formação das fronteiras internas no Brasil ainda tem muito para revelar acerca da particularidade de nossa formação (MORAES, 2005, p. 116).

Nessa visão, sobre a problemática de não enxergarmos a Monarquia como órgão representado e materialmente organizado por um plano totalmente fechado, homogêneo e centralizado, concordamos com o geógrafo Manoel Fernandes de Sousa Neto (1997) que problematiza, em certo tom, o termo *centralizado*, compreendendo que a maneira política criada para centralizar aquele imenso território em toda a Monarquia estava, ironicamente, na outra face da moeda: a descentralização.

De acordo com o autor, foi a partir da construção da cultura política da *conciliação*, aprontada via uma *dialética espacial do poder*, que o território ganhava um discurso imperial que partia de quererem, dos problemas e de grupos provinciais.⁸

Cabe, porém, esclarecer que

A conciliação, todavia, era uma moda apenas para as elites e tinha como fundamento o exercício do poder. Neste caso, a polêmica, muito presente, na historiografia, de que a centralização se opunha ao poder nas províncias talvez deva ser reconsiderada, posto que o poder - mesmo com toda centralização - era vinculado a uma forte tradição patriarcal, clientelista e com bases na estrutura familiar extensiva [...]. O poder do Estado centralizado era, de modo contraditório, o mesmo poder descentralizado dos barões de café, dos senhores de engenho e dos coronéis do couro e do algodão. Os artífices da centralização [...], mesmo quando queriam, não conseguiram mexer nas bases do poder local sem que houvesse reações, de maneira que precisavam adequar suas propostas e mesclá-las, sendo que desses arranjos geralmente resultava algo diferente do que havia sido originalmente pensado. (SOUSA NETO, 1997, p. 24-25).

⁸ SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Senador Pompeu: um geógrafo do poder no Império do Brasil*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: Universidade de São Paulo/USP, 1997. 120p.

Esse contexto Estatal, então, vai criar uma centralização movimentada pelas descentralizações a distância, respostas descentralizadas que chegavam sobre as diferentes realidades provinciais que existiam na Monarquia, com diferentes intenções e problemas, que tinham nas conciliações territoriais, em grande medida, as alianças políticas entre os capitais, os centros administrativos provinciais e a política.

Vividas sobre os auspícios do tempo lento no âmbito das comunicações internas, a materialização da centralização monárquica era realizada apenas a partir do *encontro direto* ou *indireto* entre esses homens. A consolidação de ações e dedicação ao que se tinha enquanto problema provincial-imperial era a maneira de soldar e analisar as dedicações patrióticas, a manutenção do território em construção, as rivalidades entre partidos e famílias, a política da conciliação como impossível-possível e a fortificação da *classe senhorial* que se tinha como objetivo.

Poderíamos dizer que a *troca de favores* realizados entre a Corte e as províncias para suplantar essa problemática territorial das distâncias e das diferentes formações provinciais-regionais, isso para consolidar a Monarquia, era a *moeda de inter-cambio* (a cultura política) que foi se construindo no interior do Estado imperial. E no movimento intraclasse senhorial, poderíamos ainda afirmar que havia diferenças no trato com o poder, que nos parecem ser identificadas entre as mãos que tinham o *poder de assinar e decidir* (Homens de favor) e as mãos que tinham o *poder de fazer e coordenar* (Homens de fazer favor ou homens para manter o favor).

Os que mandavam estavam no topo abaixo do *poder moderador* do Imperador: eram homens de Estado, proprietários de terras e escravos, donos de embarcações, presidentes provinciais indicados, homens de letras atrelados à política, principalmente, advogados e engenheiros, ou mesmo, homens de poucas letras, porém, filhos de famílias ilustres, como alguns dos militares etc.

Não dá para confundir esses *Homens do Favor*, os citados acima, com os que eram *homens de fazer favor*, naquela época, formados pelo corpo

de professores, farmacêuticos, médicos, caixeiros e engenheiros.⁹ Estes, preparados com cálculos, cartas, planos, estudos, alguns com prêmios e viagens, com conhecimentos materiais sobre o território para realizar tanto os projetos imperiais e provinciais que estivessem às ordens, conciliadas com a concessão da Corte, bem como para fiscalizar obras privadas concedidas por essa conciliação do poder estatal, ou mesmo, para pensar suas obras e os pedidos de empréstimos ao Estado ou aos empresários europeus.¹⁰

A explicação para a manutenção, fortificação e continuação dessa relação imperial fragmentada-articulada entre Estado territorial e relações sociais provinciais, está no esclarecimento que Roberto Schwarz (2008)

⁹ Apenas para ilustrar e citar um exemplo do que seria essa desigualdade de status e poder entre os Homens do Favor e os homens de fazer favor (ambos da Elite), mas considerando que nem sempre os homens de letras são todos iguais, temos o caso do caixeiro Rodolfo Teófilo. Em seu livro *O Caixeiro* conta Teófilo, em 1868, que num certo dia, seu patrão, negociante de algodão na praia, vai dar uma festa para o Presidente da Província do Ceará, Diogo Velho. Até aí tudo bem, o inusitado são as reclamações que o caixeiro vai fazer em todo texto por ter sido ele selecionado para ficar sendo o guarda da mesa dos doces, bolos e vinhos, sendo o responsável por livrar a mesa “da meninada que os mal educados pais levariam em sua companhia” (p. 12), além disso, estava ele a reclamar pelas roupas e botas grandes que o patrão o havia mandado experimentar e angustiado por antigos amigos seus, do Colégio Atheneu Cearense, estarem lá curtindo a festa e terem se deparado com Rodolfo que logo os iriam servir. “Por infelicidade minha na primeira onda vieram os estudantes da Faculdade de Direito do Recife, Francisco Salles Ribeiro Campos e Augusto Pinto Alves Pequeno, de importante família do Crato, e ambos meus antigos colegas no Atheneu Cearense. Vendo-os baixei os olhos razos de lágrimas. Não era inveja que eu sentia; tal sentimento nunca achou guarida em meu espírito. Um desconforto me aniquilava, um sentir estranho que não sei definir. Comparei-me aos meus antigos colegas e vi-me em plano tão inferior a eles pela injustiça dos homens. Recordava-me que no colégio éramos da mesma classe e eu, superior em notas a eles” (TEÓFILO, 2006, p. 17–18). *O Caixeiro*: reminiscências. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006. 70p.

¹⁰ Outra maneira de garantir a conciliação entre Corte e as Províncias foi o financiamento de obras, o pagamento de salários de alguns homens brancos, o envio de homens de fazer favor para resolver problemas específicos de cada província ou mesmo para realizar a concretização de pedidos da própria Corte. Poderíamos citar também o caso das baixas arrecadações dos thesouros Provinciais, que sempre vão estar em dívida ou esvaziados obrigando os presidentes indicados das Províncias a fiscalizar e fazer pedidos de recursos em frequência para as diferentes necessidades internas.

nos traz em seu livro *Ao Vencedor as Batatas*, apontando que o *favor* foi construído socialmente junto ao processo de formação territorial do Brasil na relação entre latifúndio (propriedade) e trabalho escravo.

Para Schwarz (2008), o *favor* (que não se paga) concordava, em *diálogos muitas vezes realizados com grupos até opostos*, com a certeza de que outros viviam em estado de escravidão e pobreza. Era o favor a maneira de assegurar aos homens de política, negócios e ciência a certeza de que eles estavam com a cabeça na civilização europeia do trabalho livre e com os pés livres encravados na escravidão e sobrevivendo da exploração desse trabalho.¹¹

Como arremata o próprio autor, “no contexto brasileiro, o favor assegurava às duas partes [proprietários ou não], em especial a mais fraca [os não proprietários, homens de fazer favor], de que nenhuma é escrava” ou humilhada, mesmo em tal situação de livre (SCHWARZ, 2008, p. 20).

A conciliação entre as províncias e a Corte, baseada nessa relação entre os Homens de política, negócios e ciência pelo favor, foi a construção política necessária para manter e reforçar sempre a necessidade de mapeamento dos limites territoriais do Brasil, restaurar ou criar uma classe senhorial formada no interior das províncias, fortificar a centralização do poder nos momentos que precisariam centralizar e caminhar para a abolição da escravidão, a integração de algumas espacialidades e a construção da “Nação branca”, esta lutando para não perder de fato o poder de ser o bloco social privilegiado (famílias, oligarquias locais e proprietários), permanecendo como classe dominante no interior do Brasil.

O que nos dá para saber é que todos esses anos do Estado Monárquico (1822-1889), esses dias de *modernidade escravista*, no termo de Hebe Mattos (2009), arrastaram consigo problemas de décadas precedentes, referentes à colonização, bem como àqueles criados na própria monarquia, marcados pela formação de um Brasil independente politicamente

¹¹ “O favor atravessou e afetou no conjunto a existência nacional, ressaltada sempre a relação produtiva de base, esta assegurada pela força. Esteve presente por toda parte, combinando-se às mais variadas atividades, mais e menos afins dele, como administração, política, indústria, comércio, vida urbana, Corte, etc” (SCHWARZ, 2008, p. 16). *Ao Vencedor as Batatas*: forma literária e processo social nos inícios do romance brasileiro. 5. ed. São Paulo: Duas Cidades, 2008. 236p.

da metrópole portuguesa, geopoliticamente atrelado agora aos Ingleses, centralizado territorialmente no Rio de Janeiro, porém, internamente extenso para a consolidação de um território imperial sem conflitos entre oligarquias, estas mais antigas que o próprio Estado. O nosso contexto de análise, longe de ser estável, é um terreno de contradições, diferenças e transições desiguais quer nos planos locais-regionais, quer nas análises que busca compreender a relação dessas regiões com o Estado territorial em formação. E essas respostas são específicas quando se analisa as particularidades das províncias no interior de cada região.

A Formação Tardia-Periférica do Ceará na Região Norte

Como nos ensina Evaldo Cabral de Mello (1999), no começo só tínhamos “duas regiões” oficiais no Brasil: a região Norte e a região Sul. Aparentemente, uma demarcação mais simples para se resolver os problemas políticos ditos imperiais, mas economicamente era uma delimitação geográfica desigual e contraditória, sendo que era no interior e nas relações com o entorno de cada província que se tinha o controle do território e dos recursos naturais e braçais (isso na visão ocidentalizadora) que estavam sob as decisões de alguns homens proprietários de terra-escravo, homens de política, donos de boiadas, de estradas, de embarcações, de lavouras e das construções urbanas, relações travadas por rivalidades entre vizinhos, famílias e partidos (conservador ou liberal) de distintas localizações internas, no interior das regiões e no trato com a Corte.

Tomando como referência o conceito de *região* de Ilmar de Mattos (1999), que esboçávamos no início de nossas reflexões para explicar acerca da formação territorial- fragmentada do Brasil entre as oligarquias locais-regionais, territórios provinciais circunscritos e especificidades em sua ocupação, cabe aqui esclarecer um pouco do que passa a ser compreendido como Ceará no oitocentos da Monarquia no Brasil.¹²

¹² MATTOS, I. R. *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: ACCESS, 1999. 285p.

No conjunto da Região Norte, a formação territorial do Ceará teve como vínculo político, econômico e cultural inseparável as províncias da Paraíba, do Piauí, do Rio Grande do Norte e, principalmente, de Pernambuco,¹³ sendo, esta última, o centro açucareiro- econômico, político, escravista e “intelectual” dessa região, aparecendo na hierarquia das províncias do Norte denominadas de *Norte Agrário*, interpretação essa elaborada por Evaldo Cabral de Mello.¹⁴

Dentro daquele princípio de gênese no interior de uma *região de agricultura mercantil-escravista* (MATTOS, 1999), o Ceará, socialmente, foi se constituindo enquanto peculiaridade econômica e de homens políticos envolvidos com as atividades de subsistências, principalmente, a criação de gado, o comércio de peles, carnes-secas (charques) e a produção agrícola baseada na cultura do milho, do feijão, da mandioca, na extração da cera da carnaúba, na produção de algodão, café e no plantio de cana para a produção de rapadura.

Formaram-se, no conjunto dessas especificações, redes de comércio que tiveram como objetivo abastecer o *mercado interno* provincial, a Região Norte e até o Sul do Império, sendo, porém, que o grande destino de sua produção e das comunicações estava a caminho das *zonas* de concentração da terra de proprietários escravistas, como era o caso *zona da mata pernambucana*.¹⁵

¹³ Até o ano de 1799, o Ceará era uma capitania (nome dado pela metrópole portuguesa aos recortes administrativos e políticos na colonização) anexada à de Pernambuco, sendo que era dessa centralidade econômica e escravista que partiam os mandos políticos, as proximidades com os criadores, as ocupações territoriais e as mais frequentes relações comerciais. Sobre esse assunto, GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Programa Editorial Casa de José de Alencar, 2000 - principalmente o Capítulo VI - Separação de Pernambuco, p. 173-191.

¹⁴ O *Norte Agrário* para Evaldo de Mello (1999) eram as províncias de Pernambuco e Bahia, territórios esses que estavam ou estiveram envolvidos enquanto um dos principais centros mercantil e escravista da Monarquia. Na interpretação do autor, províncias como o Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, fizeram parte do Velho Norte, territórios que pouco dependeram dos braços de escravos e que também pouco sentia a falta de braços. MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. 295p.

¹⁵ Torna-se aqui necessário fazer a ligação entre o conceito de região enquanto produto social, elaborado por Ilmar de Mattos (1999), com a inseparabilidade entre

E essa especificação do povoamento dominante europeu e da ocupação do Ceará com a atividade pecuária e com a agricultura de subsistência, tem significativa expansão geográfica somente ao longo do século XVIII,¹⁶ de um lado, pelas ocupações nas margens dos rios e dos vales do Salgado, Acaraú, Banabuiú, Coreaú, Mundaú e, principalmente, Jaguaribe por boiadeiros-boiadas e, de outro, por motivos de uma tardia *cartografia colonial*, elaborada apenas nos últimos anos das colonizações portuguesas no Ceará da América. Poderíamos dizer ainda, que tanto a ocupação tardia (somente no século XVIII) quando a cartografia demorada, têm relações diretas com as resistências das apropriações indígenas naquilo que se compreende como o Ceará.

produção para subsistência e mercado interno, e produção para o mercado externo e a formação da centralidade regional, pensada por Maria Sylvia Carvalho Franco (1997). Para a autora, as atividades econômicas para o mercado interno, que concentram em grande parte homens pobres e livres e trabalho escravo, esta em escala menor, não deve ser vista como inseparável das atividades que agregam grande número de trabalhadores escravos, baseada na produção para o mercado externo. Pensando assim, a região socialmente construída é uma “unidade contraditória”, onde as diferentes relações de trabalho, escala de produção e número de escravos “são práticas que são constitutivas uma da outra” (p. 9-19). Para detalhes, CARVALHO FRANCO, Maria Sylvia. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. 4. ed. São Paulo: Editora Unesp, 1997. 254 p. No caso do Ceará, podemos sublinhar que as submissões dos escravos estiveram baseadas nas atividades nos currais, na lavoura de algodão, café, cana-de-açúcar e na vida doméstica dos proprietários de terra, bem diferente, por exemplo, de Pernambuco, centralidade da plantação de cana-de-açúcar e na produção açucareira nos engenhos na Zona da Mata, contando ambas as explorações como grande número de escravos no Norte.

¹⁶ Para Caio Prado Júnior (1978), o século XVIII é fundante para a ocupação da margem ao norte do Rio São Francisco. Destaca o historiador econômico, a pecuária como a grande responsável pela ocupação do interior da Região Norte (que retrospectivamente já é chamada em seu texto de Nordeste), constituindo essa atividade, *criadora e industrial*, uma formação econômica e social regional específica. Baseada no isolamento, na ocupação e fixação às bordas dos rios e no processo de reprodução social, grosseiramente, a pecuária, na região sertaneja Norte, esteve mais envolvida com o *trabalho livre e doméstico* do que com o *trabalho escravo*, sendo, porém, imprescindível para o abastecimento dos braços negros, que explorado na terra de produtos para o mercado externo, pouca alimentação se produzia ou se objetivava produzir, já que trazer dos outros interiores era bem mais em conta. PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 21. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1978. 364p., especificamente, o Capítulo III “Expansão da Colonização”.

A ocupação tardia do Ceará, dialeticamente, era a existência/resistência de um outro modo de vida (indígena) que tinha sua relação com a terra, com a natureza e entre eles, bem diferente daquilo que apareceria e era trazido com a Pecuária, isto é, a propriedade privada, a divisão do trabalho entre proprietários e trabalhadores, a circulação do dinheiro, a evangelização cristã da “alma”, a ordem do falar somente em português e a maneira de passar a enxergar a natureza como recurso, isto é, de deixar de vê-la como natureza natural (SANTOS, 2004).

Para Francisco José Pinheiro (2007), em seu texto *Mundos em Confronto*, a compreensão da ocupação tardia do Ceará fica evidenciada somente quando se analisa a formação desse território, entre conflitos (indígena-lusitano), conjunto a formação do litoral açucareiro:

Na área açucareira, a conquista começou já no início do século XVI; enquanto que na região que se tornou lócus da pecuária, ela só aconteceu, para o mundo colonial, no final do século XVII e início do seguinte. Analisando as diferenças nos modos de vida, tendo na disputa pela terra a principal questão, é que vamos compreender o confronto entre nativos (indígenas) e lusitanos, em face do projeto de dominação portuguesa no Ceará. À medida que a produção açucareira avançava pelas terras do litoral, que se estendem da Paraíba até a Bahia, a pecuária, como uma atividade subsidiária da produção açucareira, foi sendo tangida para o interior. Dessa forma, ocorreu a ocupação do interior da região hoje denominada Nordeste, principalmente a dos territórios das capitanias da Paraíba, do Rio Grande do Norte e do Ceará. Esse espaço livre para os grupos indígenas, que haviam sido gradativamente expulsos da faixa litorânea, foi-se transformando aos poucos em territórios da pecuária. (PINHEIRO, 2007, p. 17).

A partir de Francisco Pinheiro (2007), cabe interpretar que durante o seiscentos, o setecentos e o oitocentos, o Ceará passaria por alguns *pontos de inflexões* contextuais no que se refere à *forma-conteúdo* da ocupação daquilo que passou a ser compreendido como território da província.

Segundo o autor, entre 1654 a 1720, o Ceará esteve sobre a predominância de *territórios livres* (diferentes apropriações indígenas em aldeias), sendo sua ocupação mais forte nas serras do Araripe, Apodi, Ibiapaba e as margens dos rios e dos vales, principalmente, do Jaguaribe. Entre 1720 a 1800-1840, permaneceu o Ceará na era de *domínios territoriais* baseados na Pecuária, sendo que esse período também carregaria os inícios da produção de algodão e outras ocupações territoriais nas serras. Essa ocupação do século XVIII e XIX também se daria em sua predominância nas antigas territorialidades indígenas. E, tudo isso, toda essa *demora* para ocupar o Ceará (na visão do europeu), também retardou uma espécie de cartografia setecentista, necessária para ler as ocupações-conflitos que se tinham e para representar (politicamente) o Ceará.

Segundo Clóvis Ramiro Jucá Neto,¹⁷ essa ausência de uma *cartografia setecentista* fez com que os cosmógrafos da Corte interpretassem o Ceará pelo litoral, com completo desconhecimento do sertão, dos currais, dos caminhos, dos povoados fixados, criando a leitura do Ceará como terra de índios selvagens. Para o autor, alguns instrumentos em tecnologias e outros investimentos econômicos não foram realizados no Ceará por falta dos “reais limites da territorialidade cearense e de suas possibilidades econômicas” (JUCA NETO, 2010, p. 2).

O que já nos cabe anunciar é que a formação da província do Ceará, no interior da Região Norte e no conjunto do Estado territorial do Brasil, esteve de forma *tardia* e *periférica* no que se trata da sua importância para o mercado de exportação, a compra de braços de escravos, a compra de outras mercadorias importadas e mesmo na participação política nas instituições etc.¹⁸ O que não quer dizer que não tínhamos escravos, produtos para exportação (interprovincial e internacional) ou consumo das mercadorias *do centro do capitalismo*.

¹⁷ Para detalhes sobre a história da cartografia do Ceará, os nomes dos principais cartógrafos e técnicas utilizadas, JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. *Desenhando o Ceará*. In: SIMPÓSIO IBEROAMERICANO DA HISTÓRIA DA CARTOGRAFIA, 3, Anais [...]. Universidade de São Paulo, 2010. p. 1-20.

¹⁸ Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. 295p.

Na questão da cartografia, o que chamamos de Ceará é uma circunscrição da superfície terrestre demarcada ainda nos últimos anos da colonização portuguesa e aperfeiçoada durante os anos de constituição do Estado territorial, da classe senhorial e da monarquia no Brasil. Foi somente no século XIX, pelas mãos do Engenheiro Antonio José da Silva Paulet em, 1817, a pedido do governador da capitania Manoel Ignácio de Sampaio, que foi elaborada a carta do Ceará que compõe o desenho não somente próximo ao que era tido como o Ceará do século XIX, mas quase idêntico ao que se tem enquanto limites para os dias atuais (JUCÁ NETO, 2010).

Para Clovis Ramiro Jucá Neto (2010), os trabalhos de Silva Paulet resultaram na elaboração da *Carta Maritima e Geographica da Capitania do Ceará*, acompanhado da *Planta do Porto e Villa da Fortaleza* na margem inferior direita, cidade para o qual o engenheiro havia projetado um plano em xadrez.

A carta de Paulet de 1817 criara não somente uma representação cartográfica para o Ceará, mas acabaria por formar uma base para os desenhos futuros e mais detalhados da província, com os interesses mais diversos possíveis, como as redes hidrográficas ou os caminhos aquáticos, os caminhos antigos de terra, a distribuição das vilas, a rede urbana e mesmo a classificação de cunho étnico como cidades de brancos, índios ou de maioria negra.

A carta em si é um “grito” e um “silêncio”. O grito está pela perfeição na demarcação dos limites do Ceará para os homens da província e para a própria metrópole, as aglomerações principais e os caminhos de interligação. O *silêncio* é posto por sua grande dimensão interna “limpa”, representado por uma espécie de “espaços vazios” (Ver Mapa 1).

A abertura legada pelo Engenheiro, para nós, ainda estaria na criação simbólica de uma base territorial para a tardia representação política estatal (por homens enviados para serem governadores da capitania e, no Império, presidentes da província, ou mesmo, para servir as atuações materiais das oligarquias locais) quer no interior da Região Norte quer no trâmite monárquico entre o Ceará e as centralidades políticas no Sul do Brasil.

Mapa 1 – *Carta Maritima e Geographica da Capitania do Ceará* (1817)



Fonte: JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro, 2010.

Ao que nos é de interesse, no que se refere às *aberturas* para a demarcação/ ocupação de *terras* e suas ligações por *caminhos aquáticos e terrestres*, o próprio Clóvis Jucá Neto (2007), elaborando reflexões em outro escrito, baseado no documento *Vias de Comunicação do Ceará Colonial*, de Carlos Studart Filho (1937), busca compreender as estradas que faziam boiadeiros-boiadas se ligarem do Ceará com as províncias vizinhas da Região Norte, alertando ser o *conteúdo tardio* do próprio

Ceará a especificidade de se configurar (fixar e movimentar) como um *território de passagem* entre Recife, Paraíba e Piauí¹⁹ (Ver Mapa 2).

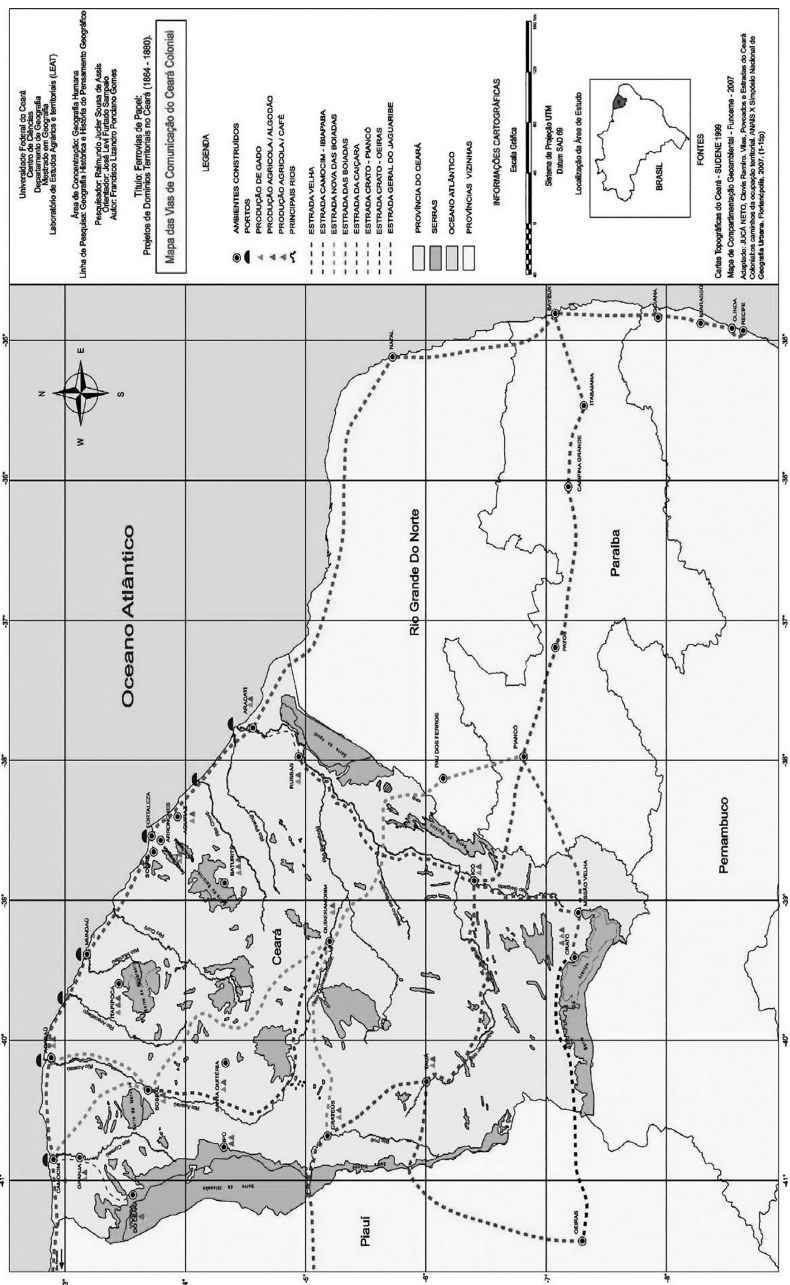
O documento de Stuart Filho nos aparece como aquele que consegue fazer uma síntese do que foi a formação territorial interna do Ceará e a sua relação com a Região Norte. Consegue, em grande valia, elaborar os trajetos dos principais *caminhos antigos*, formados a partir da *ocupação europeia tardia*, ou, como chama Clóvis Jucá Neto (2007), das principais “estradas dos boiadeiros”, nos permitindo ler a *centralidade dividida* do comércio do Ceará argumentada por Evaldo Cabral de Mello (1999), *centralidade dividida* posta e específica ao território da província que tinham suas relações político-econômicas mais acentuadas com as praças de Recife, São Luis e Belém do que com a própria capital Fortaleza.

Entre os caminhos antigos principais ou gerais que nos permitem tais interpretações, *da ocupação e da centralidade dividida*, nas descrições de Studart Filho (1937), estava sendo apresentada “a Estrada Velha, Estrada Geral do Jaguaribe, a Estrada Nova das Boiadas, a Estrada das Boiadas, a Estrada Camocim-Ibiapaba, a Estrada Crato Oeiras, a Estrada Crato Piancó” (JUCÁ NETO, 2007, p. 9). Esses *caminhos* costuravam o Ceará e o Norte do Brasil, ligavam *nós* de produção da lavoura e indicavam os caminhos onde se criavam e negociavam os animais, formando redes territoriais de tais comércios.

Sobre a interpretação do documento de Stuart Filho (1937) e os caminhos que as estradas iam tomando, tocando e conectando, torna-se melhor deixar o próprio Clóvis Jucá Neto (2007) falar:

¹⁹ STUART FILHO, Carlos. *Vias de Comunicação do Ceará Colonial*. In. Revista do Instituto do Ceará, Fortaleza, 1937. p. 1-33.

Mapa 2 – Vias de Comunicação do Ceará Colonial



A *Estrada Velha* ligava Recife ao Maranhão pelo litoral [...] A *Estrada Geral do Jaguaribe* partia de Aracati, principal porto da Capitania, descia o rio Jaguaribe, passando por Russas e Icó. Foi a mais importante via de circulação do Ceará no século XVIII, por onde eram levadas as mercadorias para o sertão, vindas de Aracati, provenientes das demais capitânias. 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 charque no litoral, no espaço da vila aracatiense, e transportadas em embarcações para Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Pelo rio Jaguaribe, Icó e Aracati - as duas principais vilas do Ceará no século XVIII - mantiveram um intenso comércio, inicialmente com o gado e posteriormente, no século XIX, com o algodão. A *Estrada Nova das Boiadas* ligava o vale do rio Acaraú, no Ceará, e o Piauí à Paraíba, pelo Ceará. Vindo da direção da Paraíba, passava por Pau-dos-Ferros, ultrapassava o rio Jaguaribe na altura da atual cidade de Jaguaribe, seguia pelo riacho do Sangue, cruzava o rio das Pedras, chegava ao rio Banabuiú e encontrava o rio Quixeramobim para alcançar a cidade de Quixeramobim. De lá, um ramal seguia para Crateús, entrando no Piauí pelo rio Poti. Outro ramal partia para Sobral seguindo para o porto de Acaraú, na bacia do rio Acaraú e em direção a Granja, rumo ao porto de Camocim, na bacia do rio Coreau. Depois de Pau-dos-Ferros, no Rio Grande do Norte, encontrava a Estrada das Boiadas, na Paraíba, e seguia para a cidade de Recife [...] A *Estrada das Boiadas* vinha do médio Paraíba em direção a Oeiras no Piauí; passava por Tauá, seguia o rio Jaguaribe até Icó, quando, alcançando a Paraíba, seguia por Souza, Pombal, Patos, Campina Grande, Ingá, Mogeiro e Itabaiana. De Itabaiana partia ou em direção a João Pessoa via Pilar e Santa Rita, ou em direção ao porto de Recife e Olinda, cruzando Pedra do Fogo, Itambé e por fim Goiana e Igarassu, em Pernambuco. De Tauá, podia-se alcançar a Estrada Nova das Boiadas. Pela Estrada das Boiadas eram abastecidos tanto os matadouros e as oficinas de charque do litoral, seguindo pela Estrada Geral em direção ao Aracati, como as feiras de gado em Campina Grande, Itabaiana, Pedra do Fogo e Itambé, na Paraíba, e Goiana e Igarassu, em Pernambuco. Dela também se serviam os fazendeiros do

sertão para refazer seus gados, nas pastagens do rio Paraíba, após as longas estiagens. A *Estrada Camocim-Ibiapaba* ligava Viçosa do Ceará, na serra da Ibiapaba, a Granja e ao porto de Camocim pela bacia do Coreaú. Quixeramobim interligava-se, ainda, com os sertões da atual Santa Quitéria pela Estrada da Caiçara. Do Crato, partia-se tanto para Oeiras - Estrada Crato-Oeiras - via Campos Sales e Picos pelos vales férteis do Araripe, como para Piancó - Estrada Crato-Piancó - alcançando Patos, na Estrada das Boiadas, já na Paraíba. (JUCÁ NETO, 2007, p. 9-11).

Cabe destacar, ainda outra intersecção/mediação que foi se formando entre a pecuária e a construção das *villas* no Ceará, como explica ainda Clóvis Jucá Neto (2007):

Até os primeiros anos do século XIX, com exceção de Aquiraz (1713) e Fortaleza (1726), localizadas no litoral por questões de defesa, exceto as vilas fundadas a partir de antigos aldeamentos indígenas, as demais vilas criadas no território localizavam-se em pontos estratégicos para a circulação do gado nas estradas das boiadas. Falamos do Icó (1736), Aracati (1748), Sobral (1773), Quixeramobim (1789), Russas (1801) e Tauá (1802). A vila do Aracati foi o principal porto do Ceará, na foz do rio Jaguaribe, durante o século XVIII. Em seu espaço, localizavam-se as principais oficinas de charque do período. Antes mesmo da elevação à condição de vila, comercializava-se de '*vinte a vinte cinco mil bois*' para a produção de carne seca [...] Icó foi o mais importante ponto de escoamento, no sertão, da produção cearense. Para a vila seguiam boiadas de todas as estradas e partiam outras tanto para o Aracati como para as feiras da Paraíba e de Pernambuco. Os fazendeiros localizados nas proximidades do Icó possuíam uma vantagem sobre os demais da Capitania do Ceará por estarem próximos das feiras de Pernambuco e da Paraíba [...] A ativação do comércio e o processo de centralização administrativa com a fundação das vilas criaram as bases para a futura rede urbana do território, alterando lentamente - no decorrer do século XVIII e início do século XIX, após o declínio da pecuária e já com os primeiros sinais da produção algodoeira, que deu sentido econômico à Província do Ceará durante o século XIX - o quadro de dispersão. (JUCÁ NETO, 2007, p. 11-12).

Cabe aqui lançarmos uma problematização. Segundo Raimundo Girão (2000), esse conjunto de movimento, construções e particularidades tinha como saída autorizada pela Metrópole, e obrigatória, de seus produtos, os portos de Maranhão e Pernambuco, já que antes de 1808 e 1810, com a *transmigração* da família real e a Lei de *aberturas dos portos* no Rio de Janeiro, ficava proibida a saída por outros pontos litorâneos e o tráfico com outros países, como a Inglaterra.

Isso nos leva, pelo menos, a pensar se a produção que estava em Aracati era recolhida dos navios que vinham do Maranhão e Pernambuco ou se haviam outras liberalizações que desconhecemos. Talvez os longos caminhos dos gados e as articulações entre o Norte por esses pontos, também possam explicar as difíceis formas de navegações e *aparelhamento* dos portos, ou mesmo, a liberalização das “províncias anexas”, como o Ceará, para se navegar e negociar no período da colônia.²⁰

Sobre as conexões entre as diferentes localidades no processo de ocupação do Ceará no século XVIII e início do século XIX, Maurício Caetano dos Santos (2010) elabora uma interessante representação cartográfica sobre os direcionamentos e as temporalidades dos fluxos no território dessa província, abrindo a possibilidade, mesmo que não fosse obrigação sua dizer isso, da interpretação sobre a *centralidade dividida* do comércio no Ceará pelos caminhos de Aracati, Acaraú, Camocim e as recentes movimentações entre Fortaleza e as Serras de Pacatuba, Maranguape e Baturité, devido a produção, principalmente, de café e algodão que se iniciavam (Ver Mapa 3).²¹

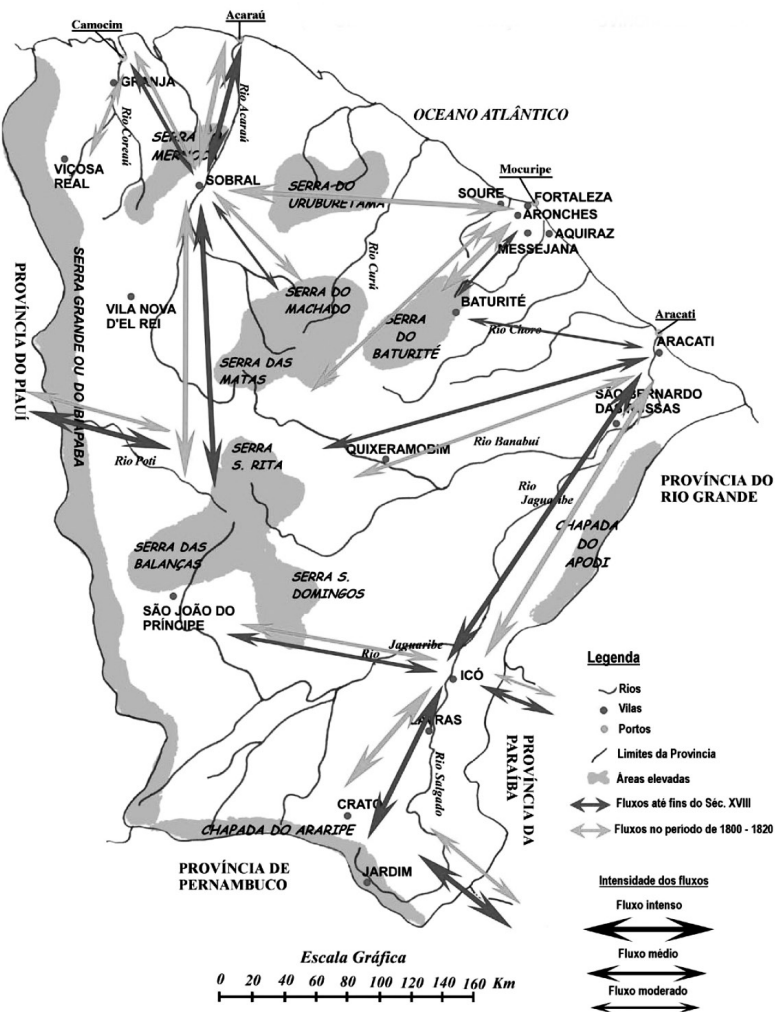
Em termos das temporalidades dos fluxos territoriais, as linhas “verdes” riscadas no mapa indicam fluxos e redes entre *idades ou villas do período do setecentos*, nesse caso, é capaz de serem identificados dois grandes corredores: um primeiro a leste, formado pela relação Aracati-Icó-Crato, e um segundo, a oeste, que partindo da foz do rio Acaraú ou

²⁰ Sobre esse assunto GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Programa Editorial Casa de José de Alencar, 2000.

²¹ SANTOS, Mauricio Caetano dos. *Cartografia e Geografia Histórica: um olhar sobre a economia e ocupação territorial da província do Ceará no período anterior à independência do Brasil*. In: SIMPÓSIO IBERAMERICANO DA HISTÓRIA DA CARTOGRAFIA, 3, Anais [...]. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2010. p. 1-14.

Camocim era possível cruzar Sobral e chegar a São João do Príncipe (ou vice-versa). Ainda pelos “riscos” verdes se podem-se identificar os movimentos Aracati-Quixeramobim, Fortaleza-Sobral, Fortaleza-Baturité, dentre outros.

Mapa 3 – Fluxos Econômicos e de Produção (importação e exportação) da província do Ceará antes da Independência



Fonte: SANTOS, Maurício Caetano, 2010.

Quando se segue as *setas vermelhas* é possível fazer duas observações: primeiro, que os fluxos indicados pelas setas verdes no setecentos tem continuidades e, segundo, que está acrescentada a rota Aracati-Baturité²².

O que cabe compreender é que o movimento interno no Ceará do século XVIII até 1800-1850 (na predominância dos *territórios da pecuária*) vai se dar principalmente, pelos “portos de Aracati, Acaraú e Camocim e, posteriormente, o de Fortaleza”, estes que “constituíram desde então, os centros de convergência regional”, sendo que “os três primeiros portos concentravam o comércio da carne-seca ou as charqueadas”, destacando as cidades de Aracati e Sobral, aparecendo Fortaleza na cena apenas a partir de meados do século XIX com o algodão (SOUZA, 2005, p. 17).

Os anos após a independência, no que concerne a economia de decisões políticas, já trariam essas mudanças nas liberdades das rotas dos barcos, o que causaria uma certa diferença para as relações que iam se construindo no processo de independência política do Brasil e dos pedidos de financiamentos à Corte pelos presidentes de província para a construção de portos, estradas de rodagem e, mais posteriormente, de estradas de ferro, portos e telégrafos. Financiamentos esses que já adentravam o processo de *restauração da moeda colonial* e da montagem do Estado territorial, sob a perspectiva política centralizada a partir da contraditória descentralização na particularidade das províncias.

E aqui, entre os anos de 1800 a 1840-1860, sugestiona haver mais um *ponto de inflexão* que estaria especificado pela queda da importância da venda e da criação de gado no avançar do oitocentos (mesmo que a criação do gado continuasse a ser importante), pela construção de uma incipiente classe política senhorial local em Fortaleza, pela crescente produção de algodão e de café para exportação, metamorfoseando as ocupações do território do Ceará que era especificamente para o mercado interno, “abrindo” as possibilidades de se articular, diretamente,

²² Sobre entre povoamento e a formação da rede entre as cidades: SOUSA, Maria Salete de. Ceará: bases de fixação do povoamento e crescimento das cidades. In: SILVA, José Borzacchiello; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderlei Correia; *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2005. p. 13-31.

com o capitalismo internacional, ou melhor, o capitalismo internacional redesenhava o uso do território no Ceará. Toda essa articulação fez parte da travessia (sincrônica e diacrônica) entre um território dividido herdado do “Ceará colônia” para um “território provincial monárquico” que iria se construindo, retrospectiva e particularmente, com mais força política e histórica no processo de construção da Monarquia²³.

E nessa travessia entre *Ceará Colonial* e o Ceará enquanto parte da monarquia no Brasil, é importante destacar que até meados do século XIX, politicamente, havia essa província vivido sobre os controles brutais da família Alencar, principalmente, pelo Senador José Martiniano de Alencar, homem que montou suas representações e diálogos no interior do Partido liberal. Sendo sua biografia quase um testemunho europeu desse processo de fragmentação territorial, ocupação tardia, questão periférica na região Norte e travessia de um Ceará que pretendia içar articulações internacionais a partir do porto de Fortaleza e da produção do algodão.

Vivera José Martiniano de Alencar os anos de montagem do Estado Monárquico, o período regencial, os debates sobre o Ato Adicional de 1834 e o período do Ceará como lócus ainda da pecuária. José Martiniano de Alencar foi uma daquelas espécies de liberais (luzias) com traços de concordâncias e participação na classe conservadora (saquaremas), ou como nos ensina Ilmar de Mattos (1999), fazia parte daqueles homens explicados pela seguinte frase: “nada é tão parecido com um saquarema como um luzia no poder” (MATTOS, 1993, p. 97).

O período de vida e atuação política de José Martiniano de Alencar, o Senador Alencar, enquanto um dos homens da política dominante do Ceará foi justamente o *Tempo Saquarema* (MATTOS, 1999), tempo em que o Partido Conservador conseguiu dialogar com os diferentes donos de terra-escravos, famílias antigas portuguesas, comerciantes, políticos e com homens de letras com a *carta-proposta* de construir a Monarquia.

Era apresentado aos proprietários um projeto que manteria e acrescentaria os privilégios particulares de uma classe de homens que não

²³ Sobre esse assunto ler GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Programa Editorial Casa de José de Alencar, 2000.

eram escravos ou explorados, continuando e fortalecendo, na verdade, as principais famílias da “elite em formação” a *viverem melhor* e a fazer parte de um todo em que a troca estava no seu fortalecimento.

Aos opositores desse projeto de construir a Monarquia, estava sendo oferecida e posta a ameaça do contrário: a dificuldade dos financiamentos; o corte e a não indicação para fazer parte de cargos políticos; e a submissão aos mandos do partido conservador. Sendo que, no pano de fundo (de conservadores e de liberais), apareciam as coisas mais absurdas que nem um, nem outro queriam: viver sob a égide das humilhações, dos abusos, da “ameaça da desordem”, da má alimentação e da pouca roupa como era a vida dos escravos e dos pobres livres.

E nesse processo, poderíamos dizer que José Martiniano de Alencar talvez seja um dos melhores exemplos da tragédia para representarmos como uma província pobre, ocupada predominantemente pela pecuária e pela agricultura de subsistência, com pouco número de escravos e baixo investimento da metrópole e de outros países estrangeiros, permaneceria enquanto parte do Estado territorial do Brasil em construção, afirmando ainda a tese de que era interessante para a Monarquia, em restauração da moeda geopolítica, ter especialidades qualificadas em produzir para o mercado interno, ou mesmo, de sustentá-las enquanto *fundo territorial* para futuros interesses de senhoriais e estrangeiros.

José Martiniano de Alencar havia participado, em 1824, de um movimento chamado de *Confederação do Equador*, sendo este um movimento separatista, antes mesmo dos movimentos regenciais, de cunho liberal que tinha o objetivo de construir uma *República Tropical* formada pelas províncias de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará e Paraíba, essas três últimas sendo antigos desmembramentos da primeira²⁴.

Essa atitude, sendo concluída com derrota, levou José Martiniano de Alencar a ser intimado a escrever uma carta com pedidos de perdão a Dom Pedro I, em 1825, sendo preso e libertado em 1826. Levou também

²⁴ Algumas informações sobre a relação entre a Confederação e o personagem José Martiniano de Alencar, podem ser encontradas em PAIVA PINTO, Maria Arair. *A Elite Política do Ceará Provincial*. Rio de Janeiro: In: Tempo Brasileiro 1979.

à sua perseguição por parte da Corte, demissões futuras do cargo de presidente da província, sendo substituído por um conservador. Foi ainda a tatuagem que o deixara marcado sempre como o *revolucionário liberal*, o *separatista*, mesmo que também tenha ganhado algum respaldo quando direcionou suas falas no Senado em prol da segurança das populações sertanejas, da propriedade individual e por suas propostas de *melhoramentos materiais* baseadas na construção de açudes e estradas²⁵.

Em suma, José Martiniano de Alencar foi Padre, Senador, membro do partido liberal, participou da Confederação do Equador, casado com Ana Josefina e pai de José de Alencar (1829-1877), este que se consagrou como “famoso” escritor romancista e intelectual senhorial que marcaria com suas opiniões sobre a escravidão e sobre os indígenas, a escrita da segunda geração de uma das principais instituições do oitocentos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (o IHGB).²⁶

Enquanto recorte espaçotemporal, poderíamos dizer que José Martiniano de Alencar comandou o Ceará no processo de total *centralidade dividida*, na era da crise do charque que atacou os cofres da classe senhorial durante o fim do século XVIII e início do século XIX, vivenciando as transformações das bases econômicas do território para o café-algodão, da conquista política para a família e os agregados do liberal Thomaz Pompeu de Sousa Brasil e do *processo de provincialização tardia do Ceará*.

O ponto de inflexão entre 1800 a 1840-1860 era exatamente esse: o *processo de provincialização tardia* que se desenhava e se pretendia por alguns homens no Ceará com a ajuda do centro do Império. Esse *processo de provincialização* foi marcado pela tentativa de se criar uma centralidade no território provincial a partir da construção da cidade/prça de

²⁵ Sobre os discursos de José Martiniano de Alencar no Senado, sua carreira liberal e um pouco de síntese biográfica, ler texto de PINTO PAIVA, Melquíades. Senador do Império: o senador Alencar e o Ceará. *Revista do Instituto do Ceará* (Histórico, Geográfico e Antropológico). Tomo CXXI, Ano 121, v. 121, 2007, p. 9- 26.

²⁶ Sobre o contexto político saquarema em que estavam pais e filho, ler PARRON, TAMIS. Introdução. In: ALENCAR, José de. *Cartas a Favor da Escravidão* [1867]. Organizadas por Tâmis Parron. São Paulo: Hedra, 2008. p. 7-36.

Fortaleza, construção essa que dialogaria, no plano político-econômico, com a rivalidade da cidade/porto de Aracati, mostrado, anteriormente, como o principal centro até então do Ceará que, em suma, se conectava mais com Recife e com o Rio Grande do Norte do que com a própria capital (MELLO, 1993).

A formação dos principais *caminhos de terra descentralizados* no Ceará, principalmente, no rumo da capital, eram rebatimentos internos do poder que outras províncias vizinhas, como Pernambuco, tinham no interior de seu território. O controle estava tanto nos portos do litoral (como Aracati e Acaraú), bem como no sertão na produção da lavoura e criação do gado, que fazia circular os produtos pelas trilhas de terra. O contexto da produção para o mercado externo de café e, principalmente, de algodão, que vai crescer durante o oitocentos, vai fortalecer a tentativa de construir Fortaleza enquanto praça principal do Ceará, tentativa essa que teria como rival Aracati e as outras províncias e, como aliado, alguns homens do Sul e os próprios interesses da Corte (LEME-NHE, 1991).

A produção de algodão e de café no Ceará entre 1850 a 1880 realizou-se, na verdade, como uma primeira fase de ascensão desses produtos com relação à pecuária e agitou os proprietários, os homens de letras no Ceará, os homens de províncias vizinhas e o estado provincial para as condições dos transportes, dos portos e de todos os *instrumentos* que melhorassem, baratassem e ampliassem a produção de algodão e de café para o mercado de exportação interprovincial e, agora, internacional (Ver Tabela 1). Eram as próprias exigências de um *tempo-mundo* que movimentavam os debates sobre a produção e a circulação no Ceará.

Tabela 1– Exportação de Algodão e de Café (1850 - 1870)

ANOS	QUILOS	
	ALGODÃO	CAFÉ
1850	717.293	207.909
1851	630.337	218.938
1852	991.628	442.192
1853	746.915	366.621

1854	703.303	101.083
1855	954.062	128.810
1856	904.334	83.930
1857	1.128.168	510.924
1858	1.091.375	575.926
1859	1.139.354	828.730
1860	863.479	1.293.300
1861	745.828	2.810.940
1862	646.050	2.157.546
1863	888.290	1.605.651
1864	1.403.261	454.280
1865	2.002.114	1.092.344
1866	2.380.838	778.604
1867	4.332.412	1.812.687
1868	4.686.300	50.800
1869	5.219.147	877.523
1870	7.253.893	560.283

Fonte: Adaptação dos dados expostos no livro “*Ceará: a crise permanente do modelo exportador*” de 1989.

Poderíamos dizer assim que *a problemática dos caminhos antigos descentralizados e os projetos de implantação das estradas de ferro* vão ter gênese nessa inflexão contextual que envolve o mercado externo, os proprietários da produção de algodão e de café, as “novas ocupações do território do Ceará” e a atenção dada à materialidade territorial dessa província, já que se tinha como objetivo construir em Fortaleza *o centro* do território.

O fato é que, no Ceará vai existir o aumento da produção de algodão e de café, sendo a circulação desses produtos realizada, em seu começo, pelos caminhos antigos e tendo como base a *centralidade dividida* do território que, conectando diversidades de pontos produtivos, que mostrávamos na figura 2 das “vias de comunicação colonial”, vai passar a alcançar os portos mais próximos, provocando e acentuando, além da divisão territorial, a rivalidade entre os produtores dos diversos lugares.

A interpretação genérica que temos até agora para explicar o crescimento dos números da produção de algodão e de café para exportação (apresentados no quadro acima), principalmente, sobre o aumento em 1869 do algodão seis vezes mais que no início da década de 1850 e o aumento e a queda do café durante essas duas décadas, está tanto na valorização que esses produtos ganharam no mercado mundial francês e, principalmente, inglês, bem como, pelo acontecimento externo chamado de *Guerra de Secessão norte-americana (1861-1865)* que inviabilizaria o monopólio de troca entre a antiga colônia inglesa e o império Britânico que crescia a *todo vapor* no oitocentos, isso, pelo menos, para explicar o crescimento produtivo até 1869, acabando por anexar assim o Ceará ao mercado externo em meados de oitocentos²⁷.

Os dados ainda representam uma afirmativa que caminha próximo à interpretação de Evaldo Cabral de Mello (1999) que diz ser esse período um momento do tráfico interprovincial de escravos, de venda dos braços que plantavam, colhiam e faziam a classe senhorial ser os proprietários que eram. A lógica seria que a produção caísse e o Norte fosse à falência, mas “apesar do tráfico interprovincial [de escravos], o volume físico da produção agrícola das províncias setentrionais continuavam a crescer nesses anos do Império” (MELLO, 1999, p. 32).

E para o Ceará, a *Guerra de secessão norte-americana* havia mesmo aberto os mercados dos produtores da lavoura com os ingleses, que também procurariam outras fontes de matérias-primas como era o caso da Índia (sua colônia). No contexto da escala monárquica, o historiador Eric Hobsbawm (2003) fala que essa foi a primeira vez que o Brasil salvou a Inglaterra, não deixando faltar a matéria-prima de que necessitavam os ingleses para a indústria têxtil, sendo que não apenas o Ceará, como também, Paraíba, Rio Grande do Norte e outras províncias do Sul, estariam envolvidas nessas trocas.

²⁷ LEITE, Ana Cristina. *O Algodão no Ceará: estrutura fundiária e capital comercial no Ceará (1850-1880)*. Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 1994 / Ler GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Programa Editorial Caso José de Alencar, 2000.

O poder que esse jogo internacional tem para o Ceará, para a transformação da paisagem das serras e dos sertões, para a problemática dos caminhos internos e para a luta entre os proprietários dos lugares fica mais claro numa passagem do livro *História das Seccas no Ceará* de 1922, memórias do farmacêutico e professor Rodolfo Teófilo, que neste período era caixeiro em um dos galpões da comercialização de algodão “na praia”.

O autor explica como se deu o processo de avanço da cultura algodoeira no Ceará e, sobretudo, como esse processo algodoeiro vai gerar uma centralização de Fortaleza como área coletora e comercial nessa província, apontando ainda a realização dessa cultura pelo trabalho livre:

O extenso desenvolvimento do cultivo do algodão foi devido a alta deste produto nos mercados europeus, consequência da guerra civil dos Estados Unidos. De um ano para outro, a província cobriu-se de algodoais; derribavam-se as matas seculares do litoral às serras, das serras aos sertões; o agricultor com o machado em uma das mãos e o facho noutro deixava após si rumas enegrecidas. Os homens descuidavam-se da mandioca e dos legumes, as próprias mulheres abandonavam os teares pelo plantio do precioso arbusto; era uma febre que a todos alucinavam, a febre da ambição. Em breve, porém, começaram as economias do lavrador a enriquecer as províncias vizinhas, onde se iam prover de farinha e legumes: as sobras do ouro estrangeiro voltavam em troca de objetos de luxo, fazendas finas. Aqueles que assim não dissipavam seus lucros, os empregavam na edificação de casas. Próximo aos pontos mais produtores de algodão, levantaram-se arraiais, transformados logo depois em povoações. A Colheita de 1863 fez duplicarem-se as lavras [...] convém notar que este resultado era todo devido ao trabalho livre; o lavrador preferia pagar aos assalariados 1\$280 diários, a empregar na roça seus poucos escravos. Durante a safra o comércio da capital apresentava uma animação extraordinária; ruas e praças cheias de animais que tinham transportado do interior fardos de algodão; lojas apinhadas de comboeiros, de freiteiros, de donos de mercadorias, cada qual com o seu rol de encomendas, a comprar o necessário e o supérfluo. A notícia da grande produção algodoeira em breve atraiu, de outros pontos

do Brasil e da Europa, especuladores, que fundaram novas casas comerciais. Era a idade de ouro. Em 1866 na cidade de Fortaleza foram vendidos 2.066.673 quilogramas de algodão a 26\$000 os 15 quilogramas, o maior preço que atingiu. Cada vez mais se acelerou as atividades dos lavradores ambiciosos e imprevidentes. Aos golpes do machado destruidor caindo diariamente as matas; devorava-as depois o incêndio; surgiram novas e numerosas lavras. (TEOFILO *apud* GIRÃO, 2000, p. 233-234).

Mesmo após ser restabelecido o controle político e o retorno à atividade produtiva algodoeira nos Estados Unidos, o Ceará havia construído durante a década de 1860 um anúncio para o exterior de que *aqui se produzia algodão e café*, atraindo nesse processo, como bem falou acima Rodolfo Teófilo, casas de comerciantes e especuladores locais, imperiais e estrangeiros (portugueses, franceses, ingleses etc).

Especificando o mercado e a entrada de casas francesas nas negociações, Denise Monteiro Takeya (1995) comprova o *signal negociador* que a década cafezal-algodoeira de 1860 havia passado para o mundo do capital:

Aos anos de 1860 correspondeu uma fase de expansão econômica alicerçada na agroexportação, como o Ceará até então não conhecera. Sobre essa produção foram produzidas notícias, pelos agentes consulares, dirigidas a comerciantes franceses, estimulando-os a estabelecerem casas comerciais na província. O crescimento da economia cearense nesse período significava, para esses interesses, a possibilidade de atuarem não só no ramo da exportação de matérias-primas para a Europa, mas também no ramo da importação de manufaturas francesas. Com efeito, como decorrência do processo de integração da economia cearense a divisão internacional do trabalho, a riqueza aí gerada potencializava uma parcela da população, ainda que restrita, como mercado consumidor dos artigos franceses, sobretudo aqueles de luxo, que tão especialmente os caracterizavam. (TAKEYA, 1995, p. 136).

Além dessa análise, a autora vai enumerar uma quantidade de *Casas* estrangeiras comerciais francesas que vão começar a se instalar em For-

taleza entre 1860 e 1870, como também em Aracati e Sobral, Casas que, como bem explica a autora, não estariam voltadas apenas para as negociações de algodão, entrando em outras negociações como a compra do couro para exportação, a montagem de revendedoras de farinha de trigo e centro de venda de “fazendas” de pano²⁸.

O avanço do comércio de algodão e o crescimento da comercialização do café nos portos do Ceará foram os motivos para ascender ainda mais, a partir da década de 1860, os problemas relacionados aos transportes, a qualidade das estradas, as influências oficiais para produzir algodão, substituir lavouras pequenas ou de subsistência pelos produtos de exportação.

É nessa intersecção, entre formação da classe senhorial no Brasil, proprietários de algodão e de café com a conexão internacional do Ceará no mercado exterior, que vai ser gerada a *problemática dos caminhos internos*, a vontade dos homens do Ceará de se inserir na era ferroviária do período Monárquico e comprar máquinas que fizessem das rotas comerciais algo mais lucrativo, tanto pela aceleração provocada pela inserção das máquinas, bem como pelos custos cobrados para transportar as mercadorias, as pessoas, as correspondências e as informações.

O contexto que se construía entre a década de 1840 a 1860 no Ceará desenhava questões e debates que pautavam um número infinito de problemas que se apresentavam em comum para todas as províncias do Estado territorial Monárquico. Dentre as questões, se destacaram as exigências das classes senhoriais por meios de transporte e comunicação que atuassem enquanto *forças produtivas*, estímulos e instrumento para aumentar a produção da lavoura ou expandir a produção que já existia e que chegava ao litoral por muitos “caminhos defeituosos”.

²⁸ Entre algumas das casas instaladas, durante as décadas de 1860 e 1870, destaca D. M. Takeya (1995): a Kalkmann & Cia (1867), que comprava couros para exportação; a Brunn & Cia; J. Schaeffer & Cia (1874) que vendia trigo; a Jeanvenand & Cia, que importava e vendia fazendas de panos aos comerciantes do Norte e, principalmente, as casas da família Boris Frères, franceses que espalhariam lojas nas principais cidades do Ceará. Ler: TAKEYA, D. M. *Europa, França e Ceará*. São Paulo: Hucitec, 1995. p. 136-157.

A herança da *centralidade dividida* territorial do Ceará, representada, em uma de suas dimensões, pelos caminhos antigos, expresso pela leitura de Studart Filho (1937), com a formação de diferentes núcleos produtivos no sertão, centros urbanos e cidades portuárias, estaria, a partir de 1850, sendo o foco de debates para exigir projetos ferroviários que passassem a ligar os portos às portas das propriedades no interior da província.

O contexto cafezal-algodoeiro que passou a existir após a anexação dos pontos/portos seletivos do Ceará ao comércio exterior, movimentou o interesse da classe senhorial provincial em buscar recursos com a Corte (trocar favores) para estudar, financiar e implantar diferentes traçados de estradas de ferro no Ceará.

Poderíamos já dizer, que as propostas de implantações das estradas de ferro não só no Ceará, bem como nos cantos mais remotos do Brasil, surgiram, em grande massa, no contexto entre 1850 a 1880. Foram as estradas de ferro, acompanhadas pelos projetos de portos e de cabos telegráficos, as projeções que envolviam e fortificavam todo um conjunto de relações no interior das províncias, com o capital estrangeiro e com o Governo Central.

Os pedidos de implantação de ferrovias no Ceará estavam, além de tudo, nas intersecções de contextos que, de um lado, era expresso pela formação específica do território do Ceará quer enquanto periferia na região Norte, quer enquanto recém-convidado para participar do mercado exterior e, de outro, pela burocracia e dependência de recursos financeiros do Estado, dimensão que dependeria daquelas relações de *trocas de favor*, dos contatos políticos e científicos com o Sul, ou mesmo, dos interesses das empresas britânicas em construir estradas de ferro no Ceará.

Afinal, o que significaria implantar ferrovias numa província como o Ceará? Quais trajetos iriam ser escolhidos? Como as estradas de ferro romperiam ou dariam continuidade a uma certa materialização territorial configurada no período colonial? O que isso teria a ver com o contexto da Monarquia no Brasil? O que seria necessário para que uma província na periferia do Norte implantasse um sistema ferroviário? Como o processo de *provincialização tardia*, que pretendia construir a

praça de negócios do Ceará em Fortaleza, iria interferir no processo de implantação e projeção das estradas de ferro nessa província?

O contexto não somente do Ceará, bem como de outras províncias no Brasil, era de *fixar caminhos mecânicos* e aproveitar as trocas com o mercado inglês e francês para acumular quantias de capital que se ampliariam bem mais rápido quando comparado com as relações de troca com o mercado interno. O intento é que mesmo o Ceará tendo contexto específico, vida privada e vida pública com nomes peculiares a sua formação e os distintos lugares, o problema das ferrovias, nessa província e em todas as outras, estaria vinculado com a realidade do Estado territorial Monárquico e com o contexto do capitalismo internacional.

“Além do Ceará, Todos Querem Ferrovias!”

Antes mesmo de falar dos quatro projetos para o Ceará, de apresentar alguns de seus personagens e especificar a implantação da estrada de ferro de Baturité, queremos aqui traçar problemas e arranjos político-econômicos comuns que foram centrais no contexto da *modernidade escravista* no Brasil quando o assunto em debate era a concessão por estradas de ferro entre 1854 a 1880.

O crescimento da lavoura, principalmente, de café e de algodão, não só no Ceará, como em vários pontos geográficos no Brasil, vai intensificar a necessidade e os quereres de alguns homens da classe senhorial e do Estado na sua “missão civilizatória” de costurar algumas localidades, ou mesmo, de construir ligações novas entre portos e pontos antes desconectados.

Os discursos em defesa da utilidade das estradas de ferro nas particularidades das províncias foram feitos com uma gama de fundamentações, dentre elas, os cálculos técnicos, que mostravam ser possível *vencer* as questões geomorfológicas, ou mesmo, as redes de bacias hidrográficas; outros se pautaram na “magia” encarnada da ferrovia que aceleraria as trocas, substituindo os caminhos de terra e de água, barateando os preços dos fretes, o que não era bem verdade; planos foram elaborados com objetivos de povoar, controlar e ocupar *fundos territoriais*; alguns

projetos ainda foram feitos nas bordas de *discursos organicistas*, que passavam a enxergar as ferrovias como o *membro do corpo que faltava*, o “sangue novo” para fazer circular o progresso nos lugares mais distantes possíveis, entre as veias da monarquia e a miscigenação do *corpo moderno da pátria* pela civilização da máquina; ou mesmo, foram construídos planos que reuniam todos os discursos ou que deixavam esclarecidos logo os seus “desejos” quando pediam concessão para ligar um porto a uma “área” em que estava concentrada a produção da lavoura.

As palavras de João Ramos de Queiroz (1882) fizeram parte de um desses projetos que pretendiam “alimentar o corpo da pátria”, sendo que, em essência, baseado no discurso *funcionalista-organicista*, estava a união entre a formação da classe senhorial, a construção do Estado territorial e as vontades que alguns homens tinham em ter quilômetros de estradas de ferro em suas províncias, ou ainda, em “banhar de ferro” todo o território da Monarquia.

Segundo Queiroz (1882),

há muitos pontos de contato entre a vida do corpo humano e a vida de um país. Em todo caso é da completa circulação do sangue que depende a nossa vida. Assim, também, é do bom sistema de viação dos países que depende a sua vida de prosperidade no seio das nações. É pelas estradas gerais, pelos ramais e sub-ramais, por essas artérias, assim traçadas no solo, que tem de percorrer a seiva do progresso, para alimentar o corpo exangue da nação. (QUEIROZ, 1882 *apud* MAGNOLI, 1997, p. 280).

No caso do Ceará, os quatro projetos ferroviários, como vamos ver, também estiveram marcados por esses discursos e essa razão organicista/funcionalista de encurtar o tempo de viagens, ligar distintas localizações, construir uma certa metamorfose das máquinas a partir da relação com o movimento do “corpo do território” provincial e das vontades de se fazer circular de uma só viagem a carga que levaria imensos tempo e dispendio sobre os lombos dos burros, os carros de boi e os barcos nos rios.

Outro propósito sobre as ferrovias no Ceará também aparecia em comum com outros projetos, ao mesmo tempo, que marcava sua espe-

cificidade. Os projetos pretendiam ligar pontos do “litoral” com pontos do “sertão”, pontos do litoral quase sempre tidos como os de moradia da classe senhorial e de fixação dos armazéns, na maioria das grandes capitais, e onde se encontravam os portos, que permitiam conectar com maior intensidade os lugares litorâneos com as “coisas”, as pessoas e a vida na Europa.

E, nesse caso, as implantações ferroviárias vão estar pautadas em projetos de modernização-civilização bem específica, relacionadas sob a égide teórico-ideológica dominante de enxergar o litoral como o ponto territorial de alguns grupos que deveriam adentrar e saquear ao máximo da riquezas do sertão. Este, visto contraditoriamente pelas classes senhoriais, carregava duas dimensões: primeiro, era enxergado como terras dos homens *incivilizados*, onde a *violência* e a *barbárie* era a cultura de uma vida distante da civilidade litorânea, homens que reproduziam a “marcha da desordem”, isolados, “homens sem letras”, lembrados e analisados sempre como seres necessitados; a segunda, via nesse mesmo sertão a riqueza que estava nas lavouras, nos recursos naturais e nos braços, nos *fundos territoriais* que, por fertilidade e pela permissão de ser privados, permitiam a esses homens a ambição de cultivo. Esse duplo sertão pode ser interpretado por essa dialética entre negatividade-positividade quando se pensa a relação entre o litoral com o interior do território.²⁹

²⁹ Sobre a noção de Sertão torna-se interessante fazermos uma breve alusão a Antonio Carlos Robert de Moraes (2002) em seu texto “O Sertão: um outro Geográfico”. Para o geógrafo, o sertão não é uma compartimentação da superfície terrestre que “de cara” pode ser definido pela classificação de elementos físicos, como clima, relevo e caminhos flúvios, muito menos, por ser o sertão uma especificidade no que se refere a uma construção humana, derivativo de formas espaciais singulares, identificado por construções humanas únicas. “O sertão não é uma materialidade da superfície terrestre, mas uma realidade simbólica: uma ideologia geográfica. Trata-se de um discurso valorativo referente ao espaço, que qualifica os lugares segundo a mentalidade reinante e os interesses vigentes neste processo. O objeto empírico desta qualificação varia espacialmente, assim, como variam as áreas sobre as quais incide tal denominação. Em todos os casos, trata-se da construção de uma imagem, à qual se associam valores culturais geralmente, - mas não necessariamente negativos, os quais introduzem objetivos práticos de ocupação e reocupação dos espaços enfocados. Nesse sentido, a adjetivação sertaneja expressa uma forma preliminar de apro-

Outro ponto em comum sobre essa relação entre litoral-ferrovia-sertão ainda pode ser discutido. Além de ser o Ceará uma província da periferia da região Norte, na dimensão da escala do Estado territorial, o Ceará aparecia como o *velho norte* (MELLO, 1999), ou então, como província que tinha seu mercado destinado para o comércio interno, sendo que essa relação entre mercado interno e Região Norte, era uma outra problemática que na dimensão Imperial a colocaria como *periferia da periferia* no Brasil.

O esquema genérico construído logo abaixo por Ilmar de Mattos nos ajuda nessa interpretação (ver Quadro 1). Para Mattos (1999), os “civilizados” e os “bárbaros” (incivilizados) também representavam uma diferenciação territorial entre o Norte e o Sul do Brasil a partir de meados do oitocentos, entre as terras ocupadas pelas culturas chamadas

priação simbólica de um dado lugar (p. 13). Nesse sentido, pode-se dizer que os lugares tornam-se sertões ao atraírem o interesse de agentes sociais que visam estabelecer novas formas de ocupação e exploração daquelas paragens. A noção pode, então, ser equacionada como elemento de argumentação no processo de hegemonização de políticas e práticas territoriais do Estado ou de segmentos sociais [...] trata-se de uma valorização aplicável para novos lugares ou para novas ondas colonizadoras. O sertão é comumente concebido como espaço para expansão, como objeto de movimento expansionista que busca incorporar aquele novo espaço, assim denominado, a fluxos econômicos ou a uma órbita de poder (p. 14). E continuando, argumenta o autor: “o sertão só pode ser definido pela oposição a uma situação geográfica que apareça como sua antípoda. Trata-se, portanto, da construção de uma identidade espacial por contraposição a uma situação dispare que, pela ausência, lhe qualifica. Para existir o sertão é necessária a existência de lugares que não sejam englobados nessa denominação, que apresentem condições que expressem o oposto do qualificado por tal noção. Daí ela sempre se apresentar numa formação dualista, como parte de uma realidade vista como cindida e dual, na qual a condição sertaneja ocupa posição negativa ou subordinada. A dualidade mais repetida no pensamento social brasileiro opõe-se sertão a litoral, tomando o primeiro termo como sinônimo de hinterlândia, cobrindo portanto todo o vasto interior do território nacional. Nessa visão o contraponto se estabelece com a zona costeira, tida como o referente negativo (o ‘outro’) na caracterização da condição sertaneja” (p. 14-15) O Sertão: um outro geográfico. In: *Revista Terra Brasilis – Território*, Nos. 4 e 5. Rio de Janeiro, 2002-2003. p. 11-23 / Torna-se também preciso visitar o livro, de mesma autoria, *Ideologias Geográficas*. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 2002. 155p onde está expressa com mais força a relação entre geografia, consciência e ideologias geográficas.

de “tradicionais” (cana-de-açúcar, por exemplo) e as terras usadas para produzir o café, principal produto da época, sendo classificada essa produção de “nova lavoura”. As lavouras do *sertão* eram classificadas como aquelas que produziam apenas para o *mercado interno*, sendo o vocábulo “interno”, uma maneira de explicar a potência dos próprios homens em sua dimensão política, econômica e cultural no que se refere ao trato da ideologia Estatal. As estradas de ferro, com certo tom, era o discurso que vinha centralizar tanto a questão do “membro do corpo” que faltava e, complementar a isso, a promessa que se apostava na transformação (aproveitamento econômico e civilização) num dado futuro de alguns “lugares isolados”.

Quadro 1 - Civilizados e Incivilizados no Brasil do Oitocentos

PARA O CONJUNTO DO TERRITÓRIO DO IMPÉRIO		
Região de Agricultura Mercantil-Escravista (SUL)	Civilização (Litoral)	Lavouras voltadas para o mercado externo - "tradicionais" e "novas"
Demais Regiões	Barbárie (Sertão)	Lavouras com produção destinada ao mercado interno

Fonte: Adaptado de Mattos (1999, p. 150)

No quesito ferrovia, ainda sobre essa relação entre litoral-ferrovia-sertão, argumenta Moraes (2002) numa das vertentes:

No período imperial, os sertões brasileiros foram definidos como lócus da barbárie, sendo sua apropriação legitimada como obra de civilização. Conhecer, conectar, integrar, povoar, ocupar, são metas que contrapõe a modernidade ao sertão, qualificando-o como espaço-alvo de projetos modernizantes, recebendo destaque o estabelecimento de comunicações, notadamente, meio telegráfico e de ligação ferroviária. (MORAES, 2002, p. 19).

No que se refere à implantação material e aos recursos que permitissem concretamente “invadir” o interior com as ferrovias, aparece em comum algumas especificidades que envolvem os investimentos-

-produtos necessários para se implantar uma via férrea como, por exemplo, o material industrial, os dormentes, a dominação das terras às margens dos leitos ferroviários, os estudos sobre a largura das bitolas, o pedido de empréstimos de dinheiro e as questões sobre a força de trabalho, peculiaridades essas que estariam reunidas na chamada *Lei Garantia de Juros*.

Carregando singularidades enquanto *política territorial* de Estado, a implantação das estradas de ferro no Brasil está atrelada à aprovação dessa *Lei de Garantia de Juros* n°. 641, de 26 de Junho de 1852, que tinha como fundamento dar início às construções ferroviárias, buscando assegurar, institucionalmente, aos construtores e capitais privados, que os investimentos poderiam ser realizados nessa atividade, sendo garantidos retornos financeiros, como se fazia com os pagamentos de escravos libertos, com as quebras de impostos para as entradas de alguns produtos etc.

Deixe-nos explicar. A acumulação de capital interno, para grande parte dos proprietários no Brasil, era pouca, assim, muitos não queriam arriscar nas modernizações, ou mesmo, o que tinham não dava para se investir em estradas de ferro. A solução do Estado Monárquico para se modernizar era financiar, com o caixa do tesouro nacional, os créditos ou os juros ao capital que se pretendia investir, incentivando a criação de empresas privadas, ou mesmo, a atração de empresas estrangeiras.

A *Lei de Garantia de Juros*, como nos diz Sergio Buarque de Holanda (1993), não era uma Lei “inventada” pelo Brasil. Expressa o autor que “o sistema de Garantia de Juros” nasce na Rússia do século XIX e passa a ser adotado até pela Inglaterra “para a construção das estradas de ferro na Índia [colônia Inglesa]”. Ao Brasil, afirma Sergio Buarque, “não restava outro caminho senão acompanhar as nações européias no alargamento das vantagens concedidas às empresas ferroviárias” (HOLLANDA, 1993, p. 49).

Casada com as travessias contextuais, representacionais e materiais do Estado territorial do Brasil, a lei de *Garantia de Juros* delibera duas prerrogativas para a questão financeira, uma que visa a questão dos juros e das terras, e outra que visa a questão dos trabalhadores:

A primeira estabelecia cinco léguas (trinta quilômetros) para cada lado do eixo da linha. A segunda garantia o juro até 5%. Não havia limitação do capital a ser empregado na construção. Quando a situação propiciasse distribuir dividendos superiores a 5% começaria o reembolso dos juros despendidos pelo Tesouro, de acordo com uma escala de porcentagens, que seria estabelecida de acordo com cada caso. Convém lembrar que além da taxa de 5%, algumas providências, com o evidente intuito de incentivo a novos empreendimentos, vão estabelecer, ainda, um juro suplementar de mais 2%. Esta nova iniciativa coube a Bahia, seguida depois por São Paulo, Pernambuco e Rio de Janeiro, como maior estímulo para a construção das ferrovias em seus territórios. (HOLANDA, 1993, p. 50).

E em relação aos trabalhadores

A lei de 1852 vedava a utilização do braço escravo nos trabalhos da estrada. Mais ainda: os trabalhadores nacionais poderiam ser beneficiados com a isenção do recrutamento militar, bem como com a dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional. Tais disposições demonstram claramente o novo espírito de que se achava, então, animado o governo imperial com relação à política ferroviária. Marca pois, a lei de 1852, o verdadeiro ponto de partida da viação férrea brasileira. (HOLANDA, 1993, p. 50-51).

Devemos dizer que nem a lei de *Garantia de Juros* vai ser tão fácil e expansiva para todas as oligarquias e interessados estrangeiros em investir, nem a força de trabalho vai ser “tão livre”, pois a preocupação não estava nas questões humanas, mas no controle da força de trabalho e da imagem de inserção do progresso com mão de obra livre. O *livre* é pauta menos importante para a classe senhorial que visava sempre aumentar os lucros da lavoura, já que era sob a exploração física e mental dos homens sem propriedade, letras e comércio que a modernização seria fincada no solo.

O que afinal estava posto era que as províncias, para serem transformadas materialmente e “invadidas” por vias de ferro, barulho de máqui-

na e fumaça, precisaria garantir a qualquer custo aos estrangeiros e aos capitais acumulados das oligarquias o reembolso e o aumento do capital investido entre 5% e 7 %, gastos que estavam baseados e esclarecidos na formulação dos planos criados por engenheiros, esboços necessários para a construção de uma dada estrada de ferro em qualquer província.

Essa primeira Lei de *Garantia de Juros* criada em 1852, vai passar nas décadas seguintes da Monarquia por uma série de correções, modificações e “aperfeiçoamentos” que iriam sendo realizados a partir da aprovação separada de *Garantia de Juros* para algumas obras nas províncias, onde como exemplo se teria o caso da aprovação da *Garantia* para a Companhia do Porto e das Docas no Maranhão, em 1867.

Segundo o engenheiro André Rebouças, a Lei de *Garantia de Juros* passaria por reformulações, descréditos - por parte de alguns nomes políticos - e chegaria a ter formulação definitiva em 1873 por dois representantes do Norte: o senador representante de Alagoas, João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu e o senador representante do Ceará, Thomas Pompeu de Souza Brazil, este que seria um dos principais envolvidos com os projetos ferroviários nessa província.³⁰

Esses dois representantes do Norte acrescentariam, à recém-aprovada Lei de *Garantia de Juros* nº 2.450 de 1873, entre as principais de suas pautas: I) as diferentes obrigações dos governos provinciais e do governo central de acordo com os distintos objetivos das estradas de ferro; II) o crédito de 100.000:000\$000 para ser dividido entre as províncias do Império; III) a necessidade de apresentação de estudos sobre os traçados e, principalmente, de dados estatísticos sobre o porto na praia e o núcleo produtivo que se pretendia ligar para ter o direito de concorrer a garantia de juros; IV) a defesa de construção de vias férrea com *bitolas estreitas* - sendo esse destaque um artigo que causaria vários debates (dos estreitistas) com os defensores das bitolas largas (os larguistas)³¹:

³⁰ REBOUÇAS, André. *Garantia de Juros: estudos para a sua aplicação ás empresas de utilidade publica no Brazil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874 (282p).

³¹ Segundo Pedro Telles (1984) “formaram-se duas correntes, os que eram a favor da bitola larga e os que eram a favor da bitola estreita. Os primeiros olhavam para o futuro, achando que compensava um maior investimento inicial em benefício da maior

V) e a aprovação da construção de apenas uma ferrovia por província, sendo liberada somente outra implantação ferroviária, com *Garantia de Juros*, a partir do instante em que a primeira ferrovia construída tivesse saldo de pelo menos 4% do que foi investido (REBOUÇAS, 1874).

Entretanto, cabe afirmar, que nenhuma modificação dessa *Lei* alteraria a sua essência fundamental, isto é, atrair o capital estrangeiro ou os “bolsos” dos proprietários no Brasil, ressarcir o capital privado investido e implantar, de alguma forma, estradas de ferro nos cantos mais remotos do Brasil.

No depoimento de Sinimbu na aprovação da Lei de *Garantia de Juros*, de 1873, citado por André Rebouças (1874), foram expostos pelo Senador os objetivos tanto do Norte como dos conflitos políticos, financeiros e provinciais no processo de modernização no Brasil.

Argumenta Sinimbu (1873):

Senhores, nós que representamos aqui algumas províncias do Norte, cuja industria principal, a lavoura, se acha, como quasi em todo o Império, ameaçada em seu futuro, porque o elemento do trabalho, em suas condições de vida, soffreu graves alterações, não podemos regressar para nossas terras sem grande acanhamento, porque não sabemos como responder áquelles que nos perguntarem: ‘O que fizestes em bem da industria agricola destas regiões que representaes? A lei [de *Garantia de Juros*] foi votada, mas infelizmente continuam ainda os mesmos receios, os mesmos temores, a mesma falta de fé não só no systema de garantia de juros como no futuro deste paiz. E, no entanto, excepto a lei da emancipação, nunca o parlamento

carga, maior possibilidade de aumento do tráfego, e até maior comodidade para os passageiros. Os últimos achavam que, devido às grandes distâncias, terreno em geral difícil e pequena carga a transportar, era preferível construir o mais barato possível, permitindo assim maior quilometragem construída, com escassos recursos financeiros do país. Reforçava os argumentos da corrente estreitista o insucesso financeiro das estradas de bitolas largas de Pernambuco e Bahia” (TELLES, 1984 *apud* SILVA, 2008, p. 99) / SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. Larguistas, Estreitistas e os Caminhos de Ferro do Brasil no Reinado do Segundo Pedro (1854-1889). In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA (EGAL), 12, Anais [...]. Montevideu, 2009.

brasileiro votou lei de mais futuro para este Imperio! Estudemos com algarismos na mão que influencia poderá ter nas finanças do Império a importação desses 100.000:000\$000, aos quaes a lei de 24 de setembro de 1873 concedeu a garantia de juros de 7% por 30 annos, e demonstraremos, de uma vez para sempre, que não é de temer para a prosperidade deste paiz senão continuem o mesmo medo e a mesma inércia, que têm atrasado de vinte annos os caminhos de ferro do Brazil. Não construiremos mais caminhos de ferro de via larga, quando está demonstrada a toda evidencia a superioridade da bitola estreita para os paizes nas condições actuaes do Brazil. Não deixemos correr á revelia a construção das vias férreas; mas acompanharemos dia por dia, com escrupulosa fiscalização, a marcha dos trabalhos e as operações financeiras da empreza. E com 100.000:000\$000, garantidos pela Lei de 24 de Setembro, obteremos pelo menos 600 leguas de 6 kilometros de vias ferreas de bitola estreita, isto é, 3.600 Kilometros, construídas á razão de 150:000\$000 por légua, ou de 25:000\$000 por Kilometro. E essas vias ferreas irão animar a agricultura, a industria e o commercio por todo este Imperio; irão salvar muitas províncias da ruína e bancarota, que as ameaça; serão para o governo meios seguros de difundir a instrução, a policia e a civilização; irão ensinar sertanejos do Piauí a reconhecer a bandeira brasileira, e aos do Alto Araguaya o valor da moeda papel; estabelecerão sobre as solidas bases da amizade e do commercio a união familiar brasileira; serão tão uteis na paz como na guerra, e, em todas as occorrenças, excellentes ‘instrumenta regni’ na energica phrase do povo romano! [...] E que o tempo é também capital: e que é um crime atrasar dezenas de annos o Brazil por temores vãos e indecisões que nada justifica. (SINIMBU, 1873 *apud* REBOUÇAS, 1874, p. 115-116).

O aperfeiçoamento da Lei de *Garantia de Juros* tinha o fito de assegurar que os retornos dos investimentos estivessem certos no papel oficial. Era essa a tal *Garantia* nas palavras de Josemir Camilo de Melo (2008) “uma gorda indenização para os acionistas” (p. 40), possibilitando aos proprietários a segurança de gastar parte daquilo que possuíam

ou que pediriam emprestado aos bancos nacionais e estrangeiros. Pelo movimento contextual, marcado pelos interesses locais das oligarquias, a garantia poderia ser barrada dependendo tanto do caixa do tesouro nacional, bem como pelas relações políticas entre a oligarquia/província que pedem e os Ministros (liberais ou conservadores) que estão no poder, que recusam ou liberam.

Os pares e os laços entre a “classe senhorial” agrupariam amigos (e capital) para formar uma *companhia privada* e pedir concessão ao Estado para construir. Sobre um dado trajeto projetado seletivamente no terreno, um plano de uma pretensa ferrovia, que “misturava” capital privado com capital público, interesses privados com interesses públicos, na verdade, dificultando separar o que era público e o que era privado, poderia armar ou vetar os destinos e, assim, as construções, os pontos a atingir e fazer das estradas de ferro, nesse contexto da Monarquia, um feito político, econômico, com acordos e com favores culturais intra-classe senhorial, firmados pela liberação de concessões dos traçados e de Garantia de Juros.

Sobre a importância dessa política de Estado, arremata José Vieira Camelo Filho³² que

a política de concessão e garantia de juros foi o principal vetor para a implantação e consolidação de ferrovias no Brasil, porque para construir uma estrada de ferro era necessário ter a concessão feita pelo Imperador, que tinha o poder de conceder ou negar. Embora as mesmas tivessem que ser aprovadas pelo Congresso. Apesar do poder de veto do Imperador, além de enormes poderes que este viesse a exercer sobre esta questão, era necessário negociar com todas as partes interessadas, sobretudo o Congresso da época, pois dependia do mesmo para governar e conduzir as normas estabelecidas pelo próprio Império. A implantação de ferrovias e o seu posterior desenvolvimento

³² Ler CAMELO FILHO, José Vieira. *A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro*. Tese (Doutorado). São Paulo: Instituto de Economia/Unicamp, 2000.

tornou-se um grande negócio, na verdade, o ‘negócio da Corte’. As pressões vinham de todos os lados, isto é, dos aliados e dos adversários, dos produtores rurais, negociantes e empresários. Todos buscavam obter concessões para a construção da estrada de ferro. Este processo ficou acirrado a partir da segunda metade da década de 1860 do século passado. A concessão foi um forte instrumento para se fazer política de favores por parte do Governo imperial. Embora ela pudesse ser feita para qualquer pessoa ou região do país, sem entraves, o que estava na verdade em jogo era o sistema de garantia de juros e de zonas de privilégio assegurados pelo Governo Central ao capital investido em ferrovias. Sem a Garantia de Juros, não seria possível obter investimentos para tal empreendimento, pelo menos naquele momento sobretudo nas províncias do Norte [...] que não contavam com uma estrutura econômica capaz de arcar com a implantação de ferrovias sem a ajuda do Poder Central. Portanto, a concessão para construir estradas de ferro só tem importância quando a mesma é feita e acompanhada de Garantia de Juros e dos demais privilégios. (CAMELO FILHO, 2000, p. 32-33).

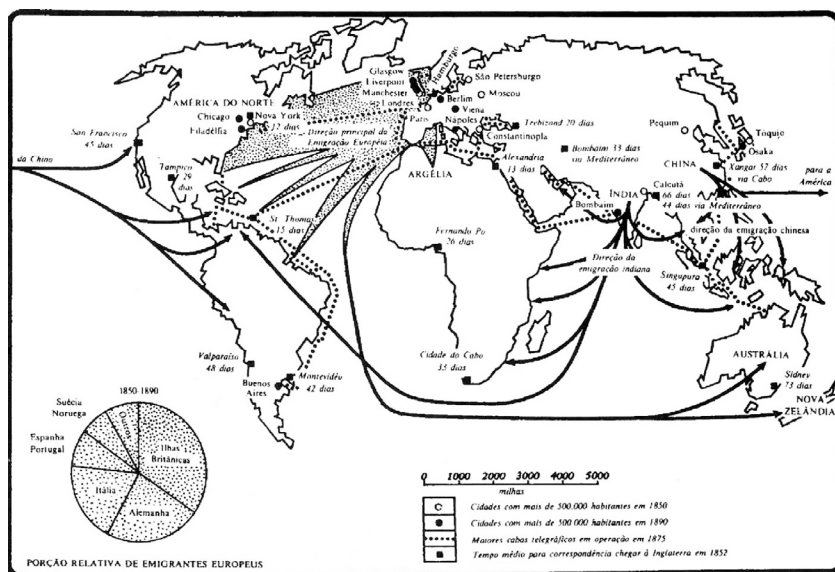
Um último ponto em comum que quereremos discutir, claro que teriam tantos outros a expor, faz referência à relação entre a elaboração de projetos ferroviários no Brasil do Segundo Reinado, no processo de *restauração da moeda colonial*, e suas relações com a *geopolítica do capitalismo*, isto é, principalmente, com os capitais ingleses, já que é do Império britânico que grande parte não só da origem dos capitais, bem como das mercadorias industriais, seriam negociados.

A era internacional na qual se desenha o envolvimento do Estado monárquico no Brasil com os projetos ferroviários é, dialeticamente, a era de *grande expansão* do imperialismo inglês, provocada pela ascensão da venda do ferro, do carvão e dos produtos industriais não só para o Brasil, mas para grande parte dos Estados territoriais modernos em formação e para os centros portuários ou cidades com mais de 500.000 habitantes (Ver Mapa 4). Além de ser ainda da Inglaterra e dos outros centros europeus que iriam, também, se expandir os cabos telegráficos, constituindo tal ampliação uma espécie de construção da *história mun-*

dial inexorável a uma *operacionalização geográfica* do mundo (HOBBS-BAWM, 2003; 2007).

Entre as décadas de 1840 a 1890 o historiador Eric Hobsbawm (2003) nos fala que a Inglaterra vive os anos da *Segunda Revolução Industrial*. Para o britânico, essa época supera e superpõe-se sobre um contexto industrial baseado na acumulação mercantilista, pela venda de produtos têxteis e na exploração da força de trabalho de antigos agricultores (expropriados do campo) ou artesãos. Esse processo que antecede a segunda onda industrial, tem papel fulcral para a formação da classe trabalhadora na Inglaterra que por muito tempo vai estranhar o ambiente da fábrica que aparecia com certa exploração e tortura e que também manteria sua centralidade nos anos da *grande expansão inglesa*.³³

Mapa 4 - O Império Inglês e o movimento do mundo (1850-1890)



Fonte: Adaptado de HOBBS-BAWM, e, 2007

³³ HOBBS-BAWM, Eric. Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo. 5. Ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003. 325p.

Esse período (1840-1890) é, para a Europa ocidental, uma continuação dos domínios imperialistas sobre partes do planeta, sendo marcado endogenamente, também, por conflitos intraestatais fundamentados pelas trocas dos países que estavam no centro e passaram a estar na semiperiferia da Europa, sendo a *marcha da civilização e hierarquia mundial* imperialistas desses países à própria marcha da *acumulação ampliada* do capital (MARX, 2006) em sua relação interna que envolvia o Estado e as classes dominantes europeias e que tinham suas singularidades na superação diferenciada do próprio feudalismo³⁴.

Esses anos no contexto mundial vão ser concebidos, por Eric Hobsbawm (2003), como a *era* do ferro e do carvão, sendo as ferrovias e os navios a vapor os negócios principais que vão manter a Inglaterra no centro do capitalismo mundial, com total liderança, até a Primeira Guerra Mundial (1914). Nessa esteira, essa produção de máquinas baseadas no ferro e movimentadas pela queima do carvão acabava por gerar forte acumulação de capital para a burguesia inglesa que passaria a investir severamente tanto na implantação das estradas de ferro no território estatal britânico, quanto na venda de ferrovias, navios e carvão para todos os cantos do mundo, isso após chegar a capacidade produtiva expansiva da superprodução, motor da própria *grande expansão*, isto é, do próprio processo de conformação do *sistema mundo moderno*.

A acumulação de capital era tamanha que, segundo Hobsbawm (2003), “grande parte desse dinheiro foi investido de maneira temerária, estúpida e até insana. Os ingleses com excedente, encorajados por projetistas, empreiteiros e outros, cujos lucros eram ganhos não admi-

³⁴ Na análise de Karl Marx, “os diferentes meios propulsores da acumulação primitiva se repartem numa ordem mais ou menos cronológicas por diferentes países, principalmente Espanha, Portugal, Holanda, França e Inglaterra [...] todos eles utilizam o poder do Estado, a força concentrada e organizada da sociedade para ativar artificialmente o processo de transformação do modo de produção feudal no modo capitalista, abreviando assim as etapas de transição. “A força é o parceiro de uma sociedade velha que traz uma nova em suas entranhas” (MARX, 2009, p. 864 - grito nosso).

nistrando estradas de ferro, e sim, construindo-as ou planejando-as” (p. 105), fizeram, na chamada *era das ferrovias* ou da *mania ferroviária*, uma malha de mais de nove mil quilômetros de estradas de ferro no interior da Inglaterra antes mesmo da década de 1850. Comparando ao Brasil, percebe-se que toda essa integração inglesa é anterior a instalação da primeira estrada de ferro por aqui (1854), sendo que também só chegaríamos ao quantitativo de nove mil quilômetros de ferrovias nos últimos dias da Monarquia (HOLANDA, 1993), *coisa fixa tardia* em comparação a outros Estados modernos. Mas devemos ter cuidado, para não parecer que admiramos o curso ferroviário inglês e que apoiamos a civilização ocidental, já que estamos cômicos que o processo de expansão ferroviária se trata mais daquilo que o geógrafo David Harvey chama de *ajuste espacial* (HARVEY, 2004; 2005; 2006; 2007) do que um ato de caridade ou força de vontade dos nacionalistas burgueses britânicos.³⁵

³⁵ A teoria do Ajuste Espacial, que busca explicar a essência do projeto moderno, está sendo construída pelo geógrafo anglo-saxão David Harvey. Trata, a teoria citada, da geopolítica do capitalismo aliada à expansão geográfica - *a geografia histórica do capitalismo* - que acaba por reunir, no centro da análise explicativa, a reflexão que a vida moderna hegemônica capitalista precisa expandir, desigualmente, as mesmas bases que lhe dão origem, são elas: abertura de mercado, transferência de investimento de capital estrangeiro, transferência de mão de obra estrangeira, uso de mão de obra para os lugares receptores de capital estrangeiro, venda de mercadorias e bens de capital (trabalho morto e meios de produção), implantação de infraestrutura física e social que sirva para relações locais mundiais, empréstimo de dinheiro, migração de empresas, submissão e pactos políticos na relação entre países centrais e periféricos, fechamento ou abertura de fronteiras, conhecimento das diferenciações geográficas desiguais nos países periféricos, provocando, tudo isso, um jogo propiciado pelas relações intra-escalares e inter-escalares como processo. O desenvolvimento da teoria do Ajuste Espacial de David Harvey está em diversas obras, indicamos algumas: *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005. (127-162p). *Condição Pós-Moderna*. 15. ed. São Paulo: Loyola, 2006. 341p. *Espaços de Esperança*. Traduzido por Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves do original *Spaces Of Hope*. São Paulo: Edições Loyola, 2004. *Notas Hacia una Teoria del Desarrollo Geográfico Desigual*. Traducción: Juan Villasante y Lisa Di Cione. Geo-Baires. Cuadernos de Geografía/Universidade de Buenos Aires, 2007. 54 p.

A relação do Brasil com a *grande expansão inglesa* ocorre tanto por essa relação externa, bem como por esses interesses carregados de questões e especificidades do enlace entre província, Corte e acumulação de capital dos proprietários.

O autor José Vieira Camelo Filho, sobre a relação entre grande expansão inglesa com Monarquia escravista no Brasil, tece que

Durante esse período, o governo brasileiro conquistara uma razoável confiança tanto do governo inglês quanto dos capitalistas daqueles países e de outros. Na verdade, a primeira etapa do ferroviarismo brasileiro ocorreu de forma muito lenta, porém, sua importância foi chamar a atenção para o papel que o setor representava para os futuros investidores, enquanto empreendimento, com a certeza de que haveria retorno do capital aplicado. (CAMELO FILHO, 2000, p. 38).

Enfim, os anos após meados do século XIX até os últimos dias da Monarquia estariam entre aqueles em que as estradas de ferro apareciam, juntamente, com os problemas da escravidão que se aguçavam, principalmente, após 1871 com a aprovação da Lei do Ventre Livre, a *ressaca* da Guerra contra o Paraguai (1865-1870), o poderio dos militares que estavam em ascensão após o conflito e o controle das relações exteriores sob o comando do Barão de Rio Branco, homem que continuaria nos próximos tempos da República.

Outro dado documental nos ajuda a contextualizar as ferrovias no Segundo Reinado. Refere-se, principalmente, ao levantamento realizado por André Rebouças em 1873 intitulado de *Índice Geral das Empresas de Caminho de Ferro do Brasil*. Subdividindo as estradas de ferro entre *gerais* e *provinciais*, o engenheiro do Instituto Politécnico chega ao cálculo que havia naquele momento, no Brasil, vinte e duas estradas gerais e noventa estradas provinciais, sendo que algumas já haviam saído do papel, enquanto outras jamais sairiam.

No conjunto, os projetos ferroviários no Brasil iam se desenhando especificamente, por adquirir finalidades diferentes ou dimensões de finalidades atestadas a partir do papel que exerciam sobre a *ocupação dos fundos territoriais*, como a *integração* de uma linha férrea com outra linha férrea, do litoral com entrepostos provinciais de produção da lavoura e comércio, assumindo integrações entre lugares, bem como sendo instrumento do processo *estratégico* de defesa das fronteiras³⁶.

Tendo essas finalidades formadas num contexto agrárioexportador diverso no Brasil, as estradas de ferro também assumiriam especificidades simbólicas nas “regiões” em que foram inseridas, tendo nos nomes *estrada de ferro do café*, *estrada de povoamento*, *ferrovia estratégica e trem da seca* um enlace entre a propriedade dominante impregnada, a “especificação regional” e a dimensão que adotariam no processo de civilização, de integração do *sertão* com o *litoral* e com a formação, a consolidação ou a manutenção da classe senhorial de pontos de algumas províncias.

Nas considerações de J. V. Camelo Filho (2000),

O governo tinha ciência dessa situação, mas sabia de seus limites, sobretudo do limite econômico; portanto deveria combinar as decisões políticas com as possibilidades econômicas do país; por isso, é que a primeira etapa da construção de estradas de ferro restringiu-se aos limites das áreas povoadas e com atividades econômicas mais intensas; ou seja, às localidades produtoras de café, no Sudeste [Sul], e de açúcar, café, algodão e fumo, no Nordeste [Norte]. O governo brasileiro diagnosticou muito cedo as necessidades de comunicação e integração com o in-

³⁶ Nas palavras de José Vieira Camelo Filho (2000) “A estratégia do Governo Imperial era assegurar a integração e o controle do território [...] por meio da construção de uma imensa rede ferroviária composta por vias férreas embrenhamento e povoamento, combinada com a navegação fluvial e marítima. Apesar das questões políticas e econômicas que envolvem as diversas regiões do país em que pontos iniciais e finais estrategicamente asseguram o equilíbrio espacial e político do território brasileiro” (CAMELO FILHO, 2000, p. 54).

terior do país e apresentou soluções práticas para a superação desses problemas, no entanto, os seus objetivos não foram alcançados como previstos. A integração e a ocupação do interior deveriam ser feitas por meio dos caminhos de ferro, integrados com a navegação fluvial. No entanto, desde a implantação da ferrovia em 1854 até o fim do Império em 1889, este processo não conseguiu consolidar-se. (CAMELO FILHO, 2000, p. 60).

No trato com as estradas de ferro, o Estado Monárquico estava, naqueles dias, sob o auspício dominante daquilo que Sergio Buarque de Holanda (1993) chamou de *era da civilização material* ou *era dos melhoramentos materiais*. Nos mais diferentes chãos geográficos, agrupando distintos grupos políticos, desiguais motivos e relações de poder entre indivíduos, as balizas encontravam-se no conjunto de pedidos de concessões que havia para ser aprovado ou reprovado pelo legislativo e nas diversas geografias históricas (de cada província-região) que as heranças colonial-monárquicas haviam deixado como problemática territorial para ser pensada quando se pretendesse instalar as próprias vias férreas.

É nessa perspectiva que conseguimos compreender que o processo de tentativa do Ceará de se inserir na *era ferroviária* tem algo em comum com o contexto da formação do Estado Monárquico e da classe senhorial com a modernidade ocidental a partir da expansão do imperialismo inglês, das negociações da máquina a vapor, do carvão e dos livros, sendo essa relação, de pronto, uma combinação entre a geografia histórica do capitalismo no Brasil com a geografia histórica do capitalismo internacional.

O que veremos a seguir são os pedidos, as elaborações e a oficialização de quatro projetos/preensões ferroviárias para a província do Ceará. São projetos que dialogaram, diretamente, com os pedidos de *Garantia de Juros*, com a compra das mercadorias, trilhos, ferro e locomotivas dos ingleses, com a particularidade político-econômica da província do Ceará, com a participação de personagens locais, da Corte e “do mundo”.

Os projetos ferroviários seriam alvo de debate e conflitos intra-classe senhorial entre os diferentes lugares, sendo que as meras linhas riscadas nos mapas, como sinônimo de traçados de ferrovias, eram muito mais que manchas na carta da província, representavam rivalidades que haviam sido construídas a partir da formação territorial dessa província marcada por uma *centralidade dividida* que expressava diferentes redes no interior da Região Norte e um certo isolamento da capital litorânea de Fortaleza.

Mas deixemos esse debate para o próximo capítulo!

“Quem Fizer uma Estrada de Ferro, Fará o Ceará”

O documento não é inócuo. É, antes de mais nada, o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver, talvez esquecido, durante as quais continuou a ser manipulado, ainda que pelo silêncio.

Jacques Le Goff em *História e Memória*, 2003.

Abordo um assumpto de maxima importancia para este paiz. E' opinião minha, cada vez mais radicada, que a primeira necessidade material a prover pelo legislador brasileiro é a viação - estradas, meios de transporte, comunicações faceis.

Relatório do Presidente da província do Ceará, Diogo Velho Cavalcante de Albuquerque, tópico *Vias de Comunicação*, 1º de Novembro de 1868.

Art. 3.º Compete cumulativamente ao Governo geral e as administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro, no interior das provincias, que tenham por fim ligar os grandes

*centros de população aos portos marítimos, e
possam ser considerados como grandes arterias
do movimento commercial da provincia.*

Lei de Garantia de Juros nº 2.450 de 1873.

Quem fizer uma estrada de ferro no Ceará fará o Ceará. Esta frase fora anunciada, em 1873, pelo jornal conservador *Pedro II*, e seu conteúdo era excluir a *centralidade dividida* anunciada na materialidade territorial do Ceará, bem como, provocar as classes senhoriais dos distintos lugares que pretendiam implantar e hierarquizar diferentes traçados entre porto-ferrovia-sertão nessa província. Exclamação ainda que afirmava enxergar o território do Ceará em construção.

Os projetos ferroviários planejados para o Ceará são todos elaborações de um contexto em que a produção da lavoura de café e de algodão, para a exportação, passou a exigir “novos” caminhos (além daquelas principais rotas dos boiadeiros) ou melhoramentos das rotas antigas formadas no período dos domínios portugueses e da atividade da pecuária. E, ligado a isso, os projetos ferroviários também eram ambições para se lucrar com a transferência geográfica da produção, das pessoas e das informações do sertão e das serras para o litoral.

Para construir outros caminhos, para os “novos produtos”, café e algodão, que vão sendo cultivados nas serras e nos sertões, entre algumas estradas que nada tinham de principais, até meados do oitocentos em diante, era exigida uma largura suficiente para permitir a passagem dos carros de boi, além da quantidade de carros que precisavam aumentar. Era, ainda, preciso fazer alguns alinhamentos ou reparos nos caminhos de terra para arranjar a possível circulação entre as estradas.

As reclamações pelo transportes ferroviários brotam dessa realidade agroexportadora que vai requerer implantações de vias férreas com o intuito de ligar os pontos de produção algodoeira, de café e de concentração populacional a algum ponto/porto do litoral.

No caso do Café, a sua produção no Ceará acontecia nas áreas de maior altitude, como está descrito no *Relatório do Presidente da Província* de 1863, que espacializa a lavoura de café nas “serras do Araripe,

Ibiapaba, Machado, e Uruburetama. E, em maior escala, nas serras de Maranguape, Aratanha, Baturité e Acarape” (RELATÓRIO, 1863, p. 46). Sobre o algodão, o mesmo relatório espacializa essa produção como culturas realizadas

nas abas e sobpés das serras, e nas praias [...], [destacando que] os municípios que mais se cultiva algodão são os de Maranguape, Fortaleza, Imperatriz, Santa Cruz, Aracaty, Baturité, Meruoca, Serra Grande e Crato (RELATÓRIO, 1863, p. 45-46).

O que vamos ver a seguir é que os planos para implantações de ferrovias, contexto dessa produção cafeeira-algodoeira, passaram a trazer, atrelados a cada proposta, nomes de personagens da classe senhorial que não estavam envolvidos, talvez nem vivos ou diretamente relacionados com as obras públicas e o comércio da pecuária, anteriormente. Os nomes de engenheiros, políticos e estrangeiros, casam com o processo de formação de uma classe senhorial do próprio Ceará agroexportador e com os pedidos de concessões ferroviárias, casam com os novos *nós* e as novas redes em construção, com a fortificação de velhas centralidades (como Aracati, Sobral etc) e, dialeticamente, com a construção de Fortaleza enquanto centro hegemônico da província.

Entre as mudanças infraestruturais que vinham com os projetos ferroviários, entre tantas, estava o aparecimento da relação porto-ferrovia como central o que, de uma maneira ou de outra, intensificaria as lutas das famílias e das “classes senhoriais” dos lugares pela concentração dessas atividades na cidade ou *villa* que faziam parte ou que estavam mais próximas dos portos. Essa relação impulsional, igualmente, as afinidades sócioterritoriais que também envolveriam a implantação ferroviária, como um possível instrumento para o aceleração das construções (utilização geográfica) nas vilas, cidades e campos; a demarcação de *fundos territoriais* para a produção e o processo de desvio da circulação interna, fazendo com que alguns caminhos que atingiam do interior os portos no litoral pelos carros ou lombos dos burros, procurassem no interior da província as estações ferroviárias, sendo o porto o fim de seu trilho.

E essa relação entre caminhos rápidos, a partir dos projetos ferroviários e bons portos, é tão inerente, porém, escassa no Norte do Brasil, que no plano ferroviário para o Estado Monárquico, do engenheiro André Rebouças (1874)¹, estava exposto sobre o Ceará a seguinte nota:

A' provincia do Ceará falta um bom porto [...] concluir o caminho de ferro no Ceará e deixar o seu principal porto reduzido a desembarcar pessoas em jangadas, e a embarcar mercadorias carregando-as a braços da praia ás alvarengas, que vão ainda conduzir-as aos navios, ancorados em pleno mar, é absurdo, que por certo, a illustrada deputação da provincia do Ceará não permitirá que se realize. (REBOUÇAS, 1874, p. 125).

Nessa trama cheia de interesses que envolve concentração de embarque, desembarque, produção agrícola, porto e trabalho que se tornou constante aparecer no Ceará quer nos *Relatórios dos Presidentes de Província*, quer nas matérias do jornal *O Cearense* ou nos *Avisos* enviados para a *Secretaria do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas*, as críticas acerca das condições das estradas ou dos investimentos perdidos em trechos sem importância, acreditando que a melhor atitude estaria no pedido de abertura de novas estradas de rodagem ou na tão “desejada” implantação dos primeiros projetos ferroviários no Ceará.

Na totalidade, aos projetos para a construção de ferrovias no Ceará entre 1864 a 1880 se somaram quatro, são eles: 1) Projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato (1864); 2) Projeto Mundaú-Itapipoca-Imperatriz (1865); 3) Projeto Aracati-Icó-Crato (1873); e 4) Projeto Acaraú-Sobral-Ipú (1873).

Cabe agora apresentar cada projeto, tentando espacializar os trajetos pretendidos, os personagens envolvidos (do local, da Corte e de outros países), as ligações com a *centralidade dividida* do território do Ceará, mostrando sua relação com os lugares onde se expandia a cultura do café e do algodão, expondo ainda as intersecções que cada projeto pode vir a ter com os caminhos antigos e com a tentativa de centralizar (ou

¹ REBOUÇAS, André. *Garantia de Juros*: estudos para a sua aplicação ás empresas de utilidade publica no Brazil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. 282p.

não) a cidade de Fortaleza enquanto centro político e centro coletor-exportador da província do Ceará a partir de meados dos oitocentos.

Projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato

O primeiro projeto ferroviário foi anunciado em 1864. Essa data marca também o terceiro ano da Guerra de Secessão norte-americana (1861-1865) e, para o Ceará, a continuação do crescimento das exportações de algodão para a Inglaterra, substituindo parte das produções que seriam na escala mundial enviadas pelos Estados Unidos, ou mesmo, somente pela Índia, colônia Inglesa².

Para o Ceará (na região Norte), outra variável contextual ainda é de suma urgência. É também nessa data que se anuncia o primeiro projeto ferroviário e o décimo nono ano sem seca, sendo essa última soma o que permitia a classe senhorial, aos políticos e aos letrados acumular com a continuidade das exportações, com os arrendamentos de terra no sertão e nas serras, ocupar os braços dos escravizados e dos empobrecidos nas grandes plantações de algodão e de café e controlar as grandes multidões geradas em cada estiação, permitindo converter o controle populacional e o capital acumulado, em alguns momentos, em máquinas, grãos, mudas, ramas, livros, viagens e espelhos³.

Como lembrava o professor do Liceu do Ceará, Thomaz Pompeu de Souza Brasil (1877), em seu livro *Memória Sobre o Clima e Seccas do Ceará*, as secas, para a classe senhorial, tinha a capacidade de destruir aquilo que foi acumulado durante os últimos dez anos, além de liberar para a “ociosidade” as massas de pobres e escravizados, de obrigar a queda da produção da lavoura, a perda de parte das *creações* e a necessidade de guardar o capital, em vez de convertê-lo em obras públicas, como açudes, estradas etc (SOUZA BRAZIL, 1877).

O projeto ferroviário que era anunciado no decorrer da década de 1860, também tinha outro ponto em comum. Primeiro, mesmo com dife-

² LEITE, Ana Cristina. *O Algodão no Ceará: estrutura fundiária e capital comercial no Ceará (1850-1880)*. Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 1994.

³ Sobre as secas no Ceará, cf. NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000. 265p.

rentes estudos e propostas, os estudiosos sempre tiveram Fortaleza como ponto de partida, centro coletor e negociador. Segundo, esses debates envolveriam, no decorrer da década, diferentes personagens, entre eles, Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, Zozimo Barroso, John Foster e José Pompeu Cavalcante que dariam continuidade às propostas de um e de outros.

Para tentarmos contextualizar de onde tudo isso partia, cabe a nós fazermos uma breve nota sobre quem era o principal desses personagens (Thomaz Pompeu) e sua relação com a ciência moderna e as *relações de favor* que vai angariar com alguns amigos no Sul.

Nas décadas de 1860 e 1870, Thomaz Pompeu de Sousa Brasil nada mais era que o principal cientista da classe senhorial do Ceará, padre, professor de história e geografia do Liceu dessa província, integrante do Instituto Histórico e Geográfico de Pernambuco, “dono” do jornal liberal *O Cearense* (que anunciava, ao mesmo tempo, as críticas as péssimas estradas da província, como também, oferecia aos interessados a venda de escravos), autor de vários livros e textos, dentre eles, *Compendio Elementar da Geografia Geral e Especial do Brasil de 1851* (utilizado pelo Colégio Pedro II e Liceus das províncias), *Memória Sobre a Conservação das Matas e Arboricultura como Meio de Melhorar o Clima da Província do Ceará* (1859), *Ensaio Estatísticos da Província do Ceará* (TI de 1863 e TII de 1864), *Memórias Sobre o Clima e Secas no Ceará* (1877)⁴. Tornando-se ainda na caminhada, sogro de Nogueira Accioly e, principalmente, amigo íntimo do José Lins Vieira Cansanção Sinimbu e outras pessoas de política liberal no Sul (lembrando que, no caso do Visconde de Sinimbu, este se tornaria integrante do Conselho de Estado, grupo político que, na hierarquia política imperial, era apenas inferior ao poder moderador do Imperador).

Entre os trâmites de poder de Thomaz Pompeu, que ligavam política com ciência, estiveram àqueles marcados por sua dedicação ao esquadrinhamento comprobatório-estatístico do que se produzia e dos braços que se tinha no Ceará e, principalmente, seu esforço de construir uma

⁴ Sobre fatos cronológicos, a totalidade de suas obras e detalhes de sua vida política na classe senhorial do Brasil, ler “Senado do Império: o Senador Pompeu e o Ceará” e “Thomas Pompeu de Sousa Brasil (1818-1877)” de Melquíades Pinto Paiva, textos de 2008 e 2002.

leitura de clima e da seca na região Norte do Brasil. Sendo que ambas as dedicações eram parte e influência de referenciais teóricos (Humboldt, Jonnés, Maury etc) que tratam de como “melhorar os climas” e “aumentar a produção”. A seca e o clima quente seriam, politicamente, para Thomaz Pompeu, o problema de maior debate e defendido pelo autor como a grande questão de entrave para a “prosperidade” da província.

No Ceará, participava ainda o Senador Pompeu da trágica comissão de *emancipação dos escravinhos*, depois chamada de *comissão de emancipação dos filhos de escravo*. Sendo essa prática tanto um processo de ação do partido liberal, que consta internamente, bem como, das condições da escassa força de trabalho escrava do Ceará, isso tanto devido a sua formação sócioterritorial baseada na atividade de subsistência, como aos anos que se avançaram após 1850 com a proibição do tráfico internacional de escravos africanos, sendo o tráfico interprovincial um grande lucro e acontecimento político-social, acontecimentos que adiantariam a abolição no Ceará (1884), com a predominância do trabalho livre na lavoura de algodão, e retardaria a abolição da escravidão na Região Sul, fortalecendo a manutenção da força de trabalho nos cafezais⁵.

Era esse homem, o Senador Pompeu, quem daria início as discussões ferroviárias no Ceará e lançaria, assim, a proposta de tornar Fortaleza o centro principal da província.

O debate de abertura das propostas para implantar estradas de ferro no Ceará estaria em duas matérias do jornal do partido liberal *O Cearense*. Matérias essas que sem qualquer dúvida haviam sido escritas entre as mãos capciosas do Senador Pompeu e de seus amigos do partido liberal. Em essência, as matérias eram também formas de avisos para os presidentes das províncias, que vindo quase sempre de outros lugares, deveriam escutar o “Pompeu” e fazer dos anúncios do jornal do partido

⁵ O Ceará aos poucos vai perdendo (vendendo) os braços escravos no tráfico interprovincial, sendo que os dias a partir de 1860 vão antecipando algumas atitudes abolicionistas que iriam acontecer no Brasil, como a Lei do Ventre Livre (1871) e a Lei de Abolição da Escravidão (1888), já que no Ceará a abolição foi realizada em 1884, quatro anos antes da oficial. Sobre a especificidade da escravidão no Ceará, PONTES CANDITO, Tyrone Apolo & SILVA RODRIGUES, Eylo Fagner. Os últimos cativos: documentos das comissões de emancipação de escravos no Ceará. *Revista do Arquivo Público do Ceará*, Fortaleza, n. 3, 2006. p. 157-180.

liberal as exigências da própria província nos envios dos *Relatórios* e nos *Avisos* que trocavam com o *Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas*.

Em janeiro de 1864, no jornal *O Cearense*, aparecia a matéria “Viação da Província” que relacionava a necessidade de implantação de uma ferrovia no Ceará por uma empresa estrangeira com o papel que a estrada teria para essa província tanto por tocar as *zonnas* que já produzem (as serras de Baturité e Araripe), como despertar os agricultores para produzir próximo ao traçado proposto.

As ambições, inicialmente, ultrapassariam um curto plano até a serra de Baturité, pretendendo tocar uma das margens do “velho chico”:

Urge ligar as fertilíssimas serras por [capitales] estrangeiros que venhão achar util emprego em emprezas d'aquella natureza. Um caminho de ferro, que, partindo desta capital, atravesse Baturité e demandasse o Cariri, serviria a um extenso trafego capaz de largamente compensar os capitales immobilizados. A producção actual das zonnas que aquelle caminho teria de cortar já é sufficiente para alimentar o movimento ordinario de uma via férrea; o rumor, porém, da locomotiva, despertando a actividade dos agricultores, e abrindo-lhes largos horizontes teria o effeito mágico de centuplical-a. E o grandioso futuro de uma semelhante empreza, não ficaria restringido dentro dos limites da provincia. Do Crato ella poderá prolongar um braço as margens do Rio S. Francisco, e prender-se assim a gigantesca redes de caminhos de ferro projectadas ao Sul do Império, e aos quaes servirá de centro o magestoso canal daquelle rio. Parece-me que é tempo de iniciar estudos à respeito, convém desde já sondar as facilidades naturaes do terreno; marcar a direção da linha, orçar o seu custo provavel e colligir os dados necessarios para calcular a massa dos productos a transportar. (CEARENSE, 1864).

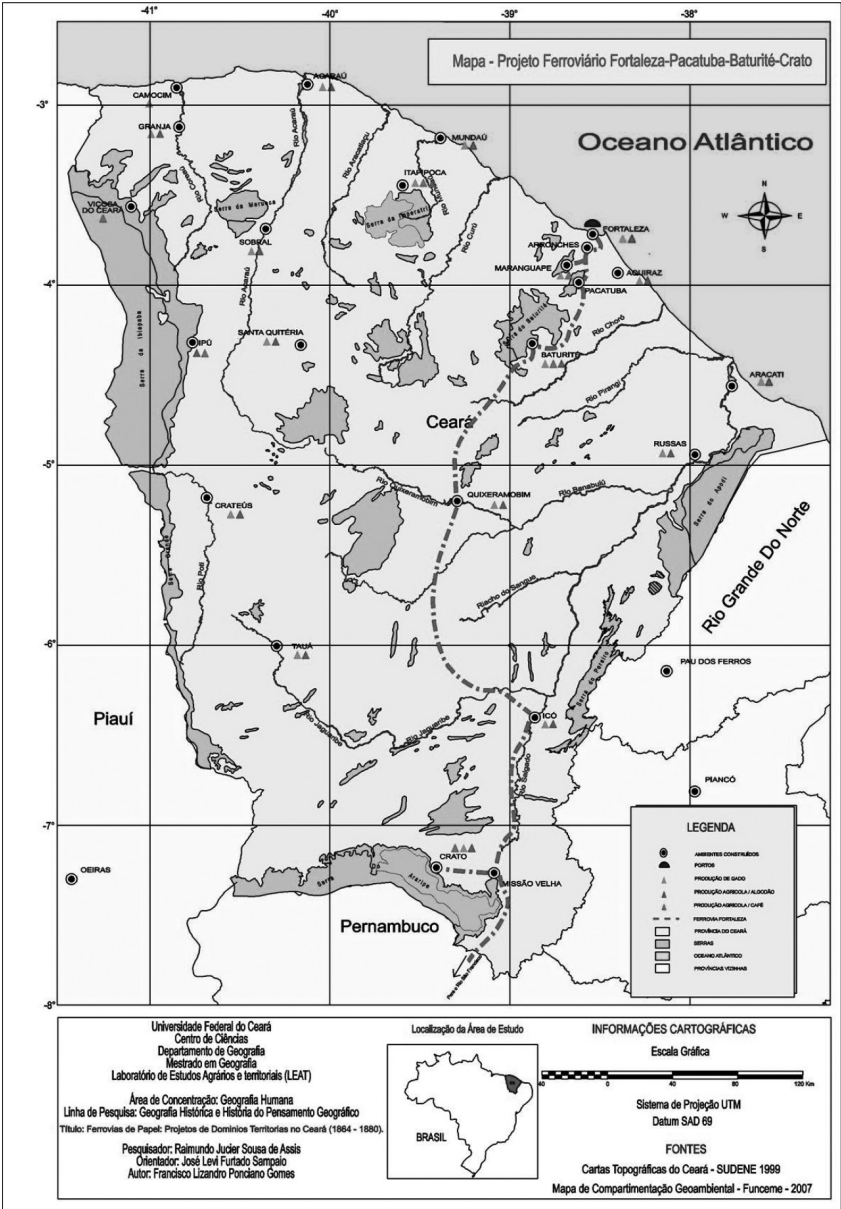
Se pararmos para analisar o que surge como matéria do jornal “O Cearense” e o que está escrito no *Relatório do Presidente da Província, Lafayette Rodrigues Pereira*, em 1º de Outubro de 1864, poderemos ver além de uma total cópia na escrita, a confirmação dos quereres do grupo “O Cearense” como sendo os interesses da própria província do Ceará:

E' verdade que os actuaes recursos não comportam os immensos dispendios que accarreta a construção das linhas férreas. Mas não é impossível atrair capitaes estrangeiros que venham achar útil emprego em empresas d'aquella natureza. Um caminho de ferro, que partindo d'esta capital, atravessasse Baturité e demandasse o Cariry, serviria a um extenso tráfego, capaz de largamente compensar os capitaes immobilisados. A producção actual das zonas que aquelle caminho teria de cortar já é sufficiente para alimentar o movimento ordinario de uma via-ferrea; o rumor, porém, da locomotiva despertando a actividades dos agricultores a abrindo-lhes largos horizontes teria o effeito mágico de centuplicar-a. e o grandioso futuro de uma semelhante empresa, nao ficaria restringido dentro dos limites da província. Do Crato Ella poderá prolongar um braço as margens do S. Francisco, e prender-se assim a gigantesca rede de caminhos de ferro, projectados ao Sul do Império, e aos quaes servirá de centro o magestoso canal d'aquelle rio. (LAFAYETTE, 1864, p. 40).

Porém, não se pode negar o grande detalhe. Além de repetir o trajeto proposto para o *Projeto Fortaleza-Baturité-Crato* acrescenta, *Lafayette Pereira*, as dificuldades que seriam atrair capitais estrangeiros para uma província que, desde 1859 (quando passamos a acompanhar os relatos dos presidentes), reclama de falta de recursos nos caixas provinciais, falta essa que se refletia tanto nos impostos que as lavouras e as criações deixavam, bem como na própria dispersão das atividades e das negociações no interior do Ceará.

O projeto para a estrada de ferro Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato, parecia abrir um caminho central e principal para a província do Ceará. Pretendendo ligar tanto o porto da capital às serras de Pacatuba, Maranguape e Baturité, quanto também, ligar em sua continuação a capital ao sul do Ceará, projeto, aliás, que já anunciava uma centralização inédita, que seria o controle da *zonna meridional* do Ceará por Fortaleza, essa que teve como formação e aproximação os comércios com o Piauí e os portos da Paraíba e, principalmente, o de Pernambuco como pontos de saída. E, sobretudo, a proposta ferroviária levava consigo a projeção de transformar a *Praça de Fortaleza* no ponto/porto central do Ceará, o que para aquela descentralização da província, era uma audácia e uma ruptura com a formação territorial colonial (ver Mapa 5).

Mapa 5 - Projeto Ferroviário Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato (1864)



Fonte: ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. 2011.

Buscando convencer que os caminhos de terra eram parcos e que, mesmo assim, movimentavam um grande número de capital, outra matéria do jornal *O Cearense*, agora em setembro de 1864, vai deixar a marca da relação de *atrazo* da província que estava sendo causada pelos caminhos antigos, sendo anunciado que parte das safras eram perdidas, pois a insuficiência dos transportes nas costas dos animais, na era de aumento da produção de café, de açúcar e de algodão, se fazia urgente a implantação de uma ferrovia para aquele trajeto:

Mostramos que o movimento commercial pela estrada de Baturité em 1860, segundo um inquérito official, era de 631.340 arrobas importando no valor de 1. 108:566\$660 pagando de condução ou frete 189:816\$660; que este movimento deve ter augmentado daquella data para cá, em consequencia da produção de café ter quasi duplicado e por isso calculamos o movimento em 1863 em 800.000 arrobas, no valor de 2.000.000\$000, pagando de condução 240:000\$. A condução é feita em costas de animaes, o que a torna difficil e assás dispendiosa, e mesmo insufficiente. Um desses ultimos annos os negociantes e agricotores de Batorité soffrenram grandes prejuizos, porque tendo nos armazens daquella cidade quantidade de café e assucar, não tiveram meios de conduzi-los a capital enquanto durou a alta do preço desses generos. Empregam-se milhares de animaes de carga no trafego dessa estrada; mas alem de que não são bastantes, acresce rarifazendo-se a forragem, a margem da estrada os animaes enfraquecem e morrem, e a condução torna-se impossivel e tão dispendiosa que absorve o valor da produção. Nessas circumstancias, os termos de Maranguape e Baturité, cuja cultura de café, algodão, assucar, etc, augmentam a olhos vistos, vão ser condenados a paralyzar esse desenvolvimento, pela impossibilidade de condução, se por ventura esta senão facilitar pelo **cavalo dinâmico**. (O CEARENSE, 1864 - destaque nosso).

O plano para se construir a estrada de ferro Fortaleza-Baturité, justificado pelo crescimento da lavoura e a ineficiência do transporte pelas costas de animais, exporia assim a problemática da circulação no Ceará que surgia com o aumento da produção nos diversos pontos da província.

A vontade estava em ligar a “capital da província para quasi todo o sertão” (CEARENSE, 1864) e provocar no Governo Central a reação de enviar recursos para os estudos da província do Ceará e os melhoramentos das suas estradas, ou mesmo, nos momentos de ousadia, pretendia-se construir um *Systema Completo de Viação*, como vai propor o presidente Lafayette Pereira, a partir dos estudos do engenheiro Zozimo Barroso.

No mesmo Relatório que exporia o acordo com as palavras do Senador Pompeu sobre a implantação da estrada de ferro, o presidente *Lafayette Rodrigues Pereira*, em 1º de outubro de 1864, anunciava com toda exaustão, a necessidade dos *melhoramentos materiais* e a construção de novas vias, largas e “cientificadas”, baseadas mais nos cálculos da engenharia do que nas vias *construídas pela intuição* (LAFAYETTE, 1864).

Vistas as propostas enquanto *forças produtivas* que iriam provocar o aproveitamento das fertilidades e a valorização do solo no interior do Ceará, as reflexões de Lafayette Pereira, enquanto um verdadeiro “geógrafo” da classe senhorial, estavam em construir grandes vias na província que deveriam ligar os *centros* do interior aos portos do Ceará, pretendendo fazer circular a produção no litoral e na província, “organicamente”, como um todo.

É sobre esse crescimento da lavoura com a utilização das terras férteis que o presidente em vigência lança todo o seu otimismo:

A abertura das vias de comunicação é, bem como a de todas as províncias, a grande questão do Ceará. Urge ligar as fertilíssimas zonas do centro aos principais portos da província por meio de um *systema* bem combinado de viação. A região do Cariry, os terrenos que acompanham a Serra Grande, a Serra de Baturité, a de Uruburetama, em geral todas as pequenas serras disseminadas pela província, são de uma fecundidade admirável; produzem abundantemente a cana, o algodão, o café, excellent fumo, e toda a qualidade de cereaes. Mas no entanto, apesar d'esta conhecida uberidade, a produção, absolutamente fallando, é mesquinha. E porque? Por uma razão bem simples. Aquellas regiões demoram a considerável distância dos portos mais freqüentados da província. Não ha boas estradas, não ha transportes commodos e baratos. A condução dos gêneros em costas de animais e por caminhos invios absorve todos os lucros da producção. D'ahi uma

consequencia: o trabalhador restringe seus trabalhos aos limites do consumo das localidades, e consagra a inércia o tempo que lhe sobra. Nada de mais natural. O maior e o mais vivo estímulo do trabalho está na retribuição proporcionada. O trabalho afrouxa, se falta-lhe a devida recompensa. Lavai boas estradas aquellas *regras*, facilite os transportes dos productos, e a actividade se despertará e a riqueza surgirá abundante. A viação da província é ainda imperfeitíssima; reduz-se, algumas excepções feitas, a uma rede confusa de trilhos de pé posto, abertos antes pelo instincto da população, do que segundo as combinações da engenharia. E para a permanencia d'este estado de cousas muito tem contribuido o systema até aqui seguido de decretação das verbas para auxílios e melhoramentos das vias de communicação. Em vez de dividir-se em pequenas parcellas, as sommas disponíveis e de applicar-as indistinctamente a um sem numero de caminhos abertos ao acaso, convervia antes concentrar-as e destinar-as aberturas das grandes estradas. O meio mais adaptado para melhorar este serviço e tornar-o fecundo, sería levantar-se previamente uma carta da viação da província. O Ceará, occupando uma vasta área, tem, como toda região, o seu systema natural de caminhos. Cumpre pois estudar as disposições do terreno, e a vista de um complexo de circumstancia - fertilidade de diversas localidades, suas posições, distancias, etc, fixar as direcções das grandes linhas e formar a carta. Formada e approvada a carta de viação, cuidar-se-ia de convertel-a em realidade, procedendo-se por partes. Dar-se-ia preferencia a estradas de maior importancia, empregando-se em sua construcção toda a somma de que a provincia podesse annualmente dispor para este fim. Terminada uma, passar-se-ia a outra, de modo que, proseguindo-se rasoavelmente neste systema, ao cabo de alguns annos, estaria a provincia com as suas principais estradas feitas. Entre esta idéa a vossa apreciação. *Não seria um devaneio de poeta entreter-vos hoje do assunto das vias férreas em relação a esta província.* (LAFAYETTE, 1864, p. 39-40).

Já é mais que comprovado que os anúncios nos quais são lançadas as exigências sobre o melhoramento e as aberturas de “novas vias” no Ceará, dentre elas, o projeto ferroviário que pretendia ligar a capital ao Sul da província é uma proposta original. Os objetivos eram abrir um caminho tão longo e que pouco teve uso no período colonial, por se referir a busca pela lavoura de café e de algodão, não mais pelos núcleos da pecuária, e

por permanecer em uma contextualidade política, logo territorial, que tinha na base do partido liberal, com o Senador Pompeu, a liderança, a representatividade e as relações políticas, econômicas e de comparação científica entre o Norte (o Ceará) e a Corte no Rio de Janeiro.

O traçado de terra que ligava Fortaleza e as Serras de Pacatuba, Maranguape e Baturité, até então, era de péssima qualidade. Na verdade, assim como foi anunciado por Lafayette, o caminho que ligava essas serras era uma trilha fina, que tinha em sua frente obstáculos como rios, serrotes, “pântanos”, “Montanhas” e ligações com outras *villas* que também não estavam inseridas nas antigas rotas da pecuária, sendo esse motivo último, as suas próprias características por ser estreita e de má qualidade. Os altos preços de café e de algodão eram a promessa de “futuro” para a província, fazendo com que presidentes e engenheiros apostassem na necessidade dos investimentos nesse trecho Fortaleza-Baturité.⁶

Pois, no caso dos melhoramentos do trapiche de Fortaleza, ou mesmo, da construção de um grande porto moderno durante o início da década de 1860, o geógrafo Raja Gabaglia,⁷ a partir dos seus estudos sobre o porto de Fortaleza (nomeado como *porto do Ceará*) feitos antes mesmo do tal fervor do crescimento da exportação de algodão e de café, responde *não* para a construção de um bom porto na capital acreditando que, caso viesse a ser investido dinheiro da Corte nessa província, seria melhor consertar as *vias de comunicação* e cuidar da “educação

⁶ Só para citar um dos exemplos, no Relatório do presidente de província Antonio Marcellino Nunes Gonçalves de 1859, já era citada tal vontade de obra e melhoramento da estrada de Baturité: “Ocorre-me ainda ocupar a vossa atenção com um outro negocio que considero de maior trancedencia, e que não póde ser adiado, sem grave prejuízo dos cofres provinciaes, e sem o sacrificio de um dos primeiros melhoramentos de que necessita a provincia. Refiro-me a estrada que segue desta cidade [Fortaleza] com direção á de Baturité, e que no futuro deve ligar esta provincia, com a de Pernambuco, tocando nas comarcas do Icó, Onricury [...] algum estado dos negócios provinciaes me tem feito conhecer que a estrada de que venho tratar é por excellencia da provincia, estrada justamente aquella de que depende todo o futuro da agricultura, do comercio” (RELATÓRIO, 21 de Novembro de 1859).

⁷ Sobre um pouco da biografia de Raja Gabaglia, PORTO ALEGRE, M. Sylvia. *Comissão das Borboletas: a ciência do império entre o Ceará e a Corte*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2003. 109p.

do povo”, que segundo o relatório do geógrafo, consta como pessoas que pouco gostavam de trabalhar no período após as chuvas.⁸

Sobre a possibilidade de construir um grande porto em Fortaleza, Raja Gabaglia comenta:

Pergunto: Um engenheiro verdadeiramente brasileiro e interessado no progresso patrio tomaria sobre si tal responsabilidade? *Estou certo que não, não e não.* E até se me demonstre com evidência que de nenhum alcance são as questões que formulo abaixo, persistirei em dizer que não, mil vezes não.

Dúvidas ou perguntas:

1ª. Existe certeza no regime ou movimento das águas desta parte ad costa, para que se possa mais tarde estabelecer com suficiente e indispensável probabilidade o não entupimento do novo porto, salvo poderosos auxílios de barcas de escavação ou *dragas*, isto quer admitindo um porto com canal, quer com duas entradas, logo que se procedesse a muralhas ou a quebra-mares fixos?

2ª. Qual é o porto da Europa, tomando mesmo por tipo os melhores da França e da Inglaterra, que para sua sofrível manutenção, depois de estudos *cem vezes mais completos do que aqueles que temos de nossas costas*, subsiste sem pesadas despesas de *dragas* ou escavações, e deixa de empregar um pessoal inteligente e numeroso para sua *incerta* conservação?

3ª. As construções hidráulico marítimas, que formão um complexo de problemas incertos, difíceis e complicados, devem ser compreendidas sem a necessária probabilidade de êxito e de duração proporcional aos sacrifícios feitos?

4ª. Estudando-se o estado passado da província, as condições funestas das estações, a incerteza do acréscimo conveniente de produção e das necessárias permutas, não é patente que muito difícil se torne dizer se será no anno de 1900 ou no de

⁸ GABAGLIA, Giacomo Raja. *Porto da Cidade da Fortaleza ou do Ceará*. Rio de Janeiro: Typografia do Correio Mercantil, 1860.

2000 que será necessário abrigar simultaneamente 50 navios no porto da Fortaleza?

5ª. “Entre as urgentes e imperiosas necessidades da província que se refirão a secção, comunicações internas, educação do povo, porto do Ceará, reclamando cada uma dellas centenas de contos de réis, não é o porto a de menos urgencia para uma solução completa?

Deixo as investigações dos competentes taes duvidas, as quaes cada uma per si talvez me levem a um trabalho especial quando possua todos os documentos e que *por mim mesmo* tenha feito os estudos indispensáveis. (GABAGLIA, 1860, p. 6 - destaques nossos).

Pelo acompanhamento dos relatórios dos presidentes de província do Ceará, entre 1859 a 1880, constata-se a existência do grande número de pedidos e de informações sobre as obras de melhoramentos do porto de Fortaleza e da trilha de Baturité, sendo apontado, nessa última, consertos como a instalação de pontes de madeiras, a derrubada de matas, as instalações de pontes de ferro vindas da Inglaterra e os estudos para alinhamentos e outras rotas possíveis. Sendo que nesses mesmos pedidos, acompanhados por nós nos *Avisos do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas*, identificavam-se, também, os engenheiros enviados pagos pela Corte (como Raja Gabaglia, Guilherme S. Capanema, Pimenta Bueno, Adolfo Herbster etc) tanto para fazer estudos sobre as estradas, como para ficar responsáveis pela construção de obras públicas.⁹

E foi nos *Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*, de 30 de novembro de 1864, que veio a primeira confirmação de aceitação do projeto ferroviário Fortaleza-Baturité, e tal informe do projeto local fazia com que os representantes enxergassem as necessidades de estudos que realizassem, como dizia Lafayette, as devidas *combinações de engenharia* e a devida aprovação da *Garantia de Juros* pelo Governo Central, a partir da formação de uma Companhia

⁹ Examinar APEC - Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas entre 1859–1872.

privada local, ou mesmo, da atração de interesses por uma empresa estrangeira (inglesa).

Encontra-se no *Aviso* o seguinte:

Convindo que hajao os maiores esclarecimentos sobre a estrada de Baturité dessa Provincia, sirva-se V. Excia. de informar a que estado se acha a referida estrada; que quantia necessaria para sua conclusão de maneira que possa ella prestar-se ao facil transporte dos productos, e sobre a possibilidade, e projetos, que por ventura existao de incorporação de companhias para levar a effeito esse melhoramento; em que condição se acha aquella estrada para o estabelecimento de uma **Via Férrea** ou de rodagem, qual a possibilidade de sua execução, e finalmente tudo quanto parecer convincente trazer ao conhecimento do Governo Imperial. (AVISOS de 1864).

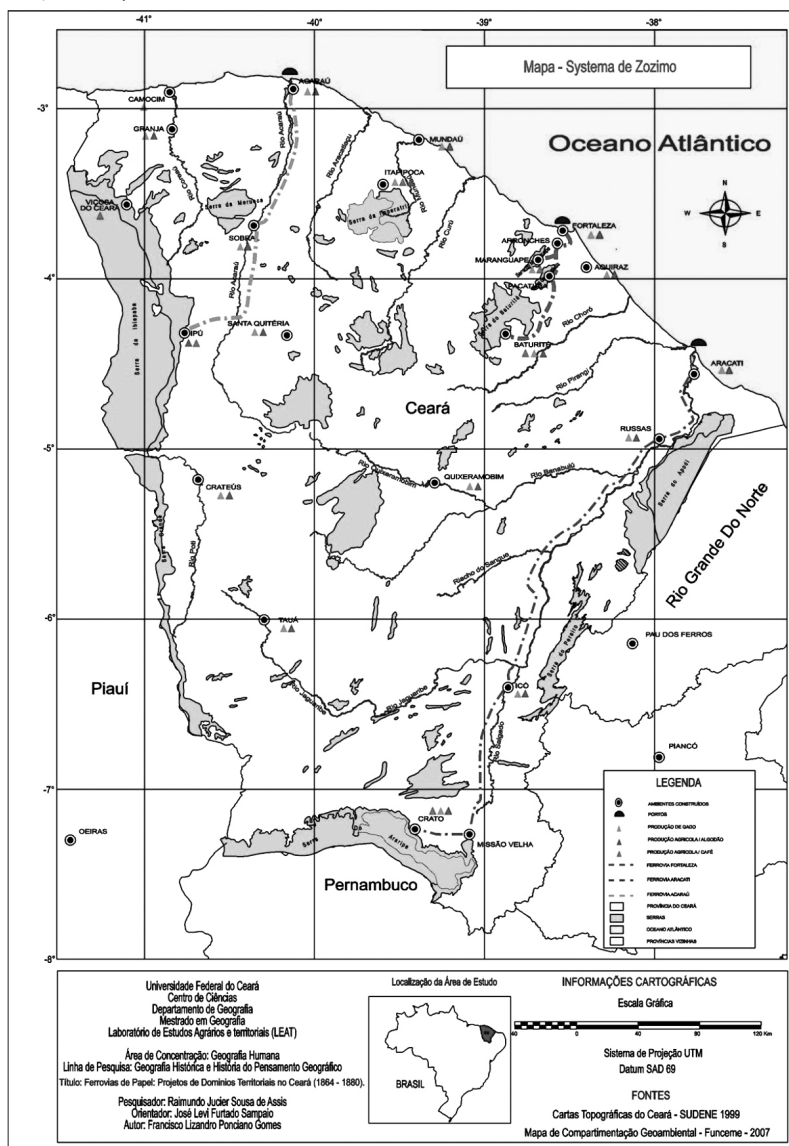
O officio, enviado para o presidente da província *Lafayette Rodrigues Pereira*, é referente ao que vai se construir como primeiro plano (pedido) que tem como objetivo ligar oficialmente a capital da província, Fortaleza, com a serra de Baturité, marcando uma distância geométrica que estaria em torno de 120 quilômetros (REBOUÇAS, 1874).

As propostas de se construir uma estrada de rodagem entre Fortaleza-Pacatuba-Baturité e, posteriormente, do projeto ferroviário, pronunciadas aqui pelo Senador Pompeu, foram continuadas pelo presidente Lafayette Pereira, em concordância com a Corte, a partir dos estudos do Engenheiro Zozimo Barroso.

Seguindo os pedidos dos dois homens de frente da classe senhorial, Zozimo elaborou o seu *Systema Completo de Viação* para o Ceará em 1865-1866, sendo que foi esse estudo que deu o primeiro passo para se refletir acerca da modernização da circulação no território do Ceará como um todo e concordou com a implantação inicial do projeto ferroviário que partia de Fortaleza, como escolha do grupo, e tocaria os pontos principais do interior da província (Ver Mapa 6).

O *Systema Completo de Viação* de Zozimo Barroso estava em anuência com aquilo que ele aprendeu em sua formação na *Escola Central no Rio de Janeiro*, futuro Instituto Politécnico, que ensinava os melhores cálculos, planejamentos, as melhores descrições e sistematizações topo-

Mapa 6 – *Systema* de Zozimo (1865-1866)



Fonte: ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. 2011.

Além disso, havia o engenheiro Zozimo morado na Europa (Lausanne, na Suíça) convivido com as máquinas a vapor e a racionalidade das ferrovias, suas funções e, principalmente, com aquilo que ela passava a assumir no centro do capitalismo e que, por comparação, poderia vir a se estabelecer no Ceará.¹⁰

O *Systema de Zozimo* (vamos chamar assim) pretendia construir *três grandes linhas* que partindo dos portos de Aracati, de Fortaleza e de Acaraú deveriam “prender os centros do interior” ao litoral, formando cada plano suas áreas de influências, suas hinterlândias, redes campo-cidade e interior-litoral.

As três linhas eram chamadas de *Sueste, Noroeste e Centro*, sendo seus próprios nomes uma forma de representar a materialidade da província e o ordenamento territorial pretendido, explicado na descrição de Lafayette Rodrigues no Relatório de 1865.

Sobre a *Linha Sueste*, sua rede e sua hinterlândia, está descrito:

O Valle de Jaguaribe é o caminho natural dos municípios de Milagres, Jardim, Crato, Missão Velha, Lavras, Icó, Telha, S. Matheus, Riacho do Sangue e S. Bernardo para o porto de Aracaty. O transporte dos productos da extensão região occupada por aqueles municípios e dos artigos de commercio obtidos em retorno faz-se actualmente pela Estrada do Icó ao Aracati, caminho imperfeitissimo, desguarnecidos de pontes, sem aterros indispensáveis. (RELATÓRIO, 1865, p. 21).

Sobre a *Linha Noroeste*, traz o relatório:

ao Noroeste, o Valle do rio Acaraú, offerece excelente leito a uma estrada que partindo da raiz da serra Grande e atravessando as importantes comarcas do Ipú, Sobral, Acaraú, vá terminar no porto d'este último nome (RELATÓRIO, 1865, p. 21).

No caso da *Linha Centro*, explicita o Relatório:

¹⁰ Sobre a biografia de Zozimo Bráulio Barroso, ver STUART, G. *Dicionário Bio-Bibliográfico*. Volume Terceiro. P-Z. Fortaleza: Typographia Minerva, 1915. p. 224-226,

No Centro, ao sul da capital, tendo a leste Cascavel e Aquiraz e a Oeste a Villa de Canindé, ergue-se a região montanhosa, conhecida sob o nome de Serra de Baturité, com 16 legoas de comprimento e 7 legoas de largura, o torrão mais fecundo da província, comparável na força e no vigor da vegetação aos mais insignes terrenos da província do Rio de Janeiro. Há já alinhada e imperfeitamente aberta em toda a sua extensão uma estrada entre a capital e aquella região. (RELATÓRIO, 1865, p. 21).

O *Systema de Zozimo* traria algumas novidades. Primeiro, aproveitava os caminhos antigos do Aracati-Icó e Acaraú-Sobral-Ipú como as veias centrais que deveriam ser mecanizadas, projetadas por suas hinterlandias e portos a partir da *seletividade espacial* pensada. Segundo, o *Systema de Zozimo*, diferentemente das citações anteriores do Senador Pompeu e de Lafayette, seria encurtada a linha de Fortaleza até a serra de Baturité, sendo a ligação com Crato responsabilidade da veia *Sueste*, nada menos que Aracati, o corredor que ameaçava a centralidade projetada para Fortaleza e que tinha suas relações controladas por Pernambuco, trunfo herdado da formação colonial.

Estranho e sensato em certa parte era o planejamento do Engenheiro Zozimo. Estranho por querer, a todo custo, a partir do grupo de Pompeu, fazer Fortaleza se tornar o centro (até pelo nome do plano) da província do Ceará e, ao mesmo tempo, por ter seu projeto o interesse de preservar “a descentralização econômica do Ceará e a velha autonomia das suas grandes regiões geoeconômicas” (MELLO, 1999, p. 224) por propor outros dois troncos. Sensato pela avaliação que o próprio Engenheiro Zozimo Barroso e o presidente Lafayette fazem do caixa provincial, admitindo que se tem pouco dinheiro no *thesouro* para se começar todas as obras e “transformar em realidade o planejamento”, sendo necessário escolher uma primeira obra para começar.

A obra escolhida pelo presidente, engenheiro e homens de Fortaleza, estava claro, seria a ferrovia que ligava Fortaleza as serras e aos sertões e que acabava por permitir a capital afunilar sua centralidade no Ceará, consagrar-se enquanto centro hegemônico, aproveitando, assim, a ferrovia como um instrumento de aceleração da acumulação, do “roubo” da lavoura das serras próximas ao litoral, aproveitando a alta do preço

do algodão e do café, dado positivo, representativo e estatístico para a decisão dos investimentos no trajeto da capital para o sul.¹¹

Mesmo não tendo sido enviados os documentos necessários, os *Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*, em 16 de agosto de 1865, afirmavam o interesse, do Governo Imperial, de construir a estrada de ferro. A proposta oferecida pela Corte salientava a urgência de se formar uma Companhia privada, que reunindo capitais de particulares, pudessem investir na ferrovia:

Sendo deficiente os relatórios e orçamentos acerca da estrada de Baturité, remetidos por essa presidencia [...] convém que com a possível brevidade envie a este Ministerio os planos, projectos, justificativas e informações quer a este respeito, quer principalmente quanto a possibilidade de formação de uma companhia ou associação de capitaes, que emprehenda a construção de uma Via Ferrea sobre o leito da actual estrada e cuja remmuneção devera achar garantia nos productos que della se utilisam (AVISOS, 1865).

O papel do *Systema de Zozimo* e dos *Avisos do MACOP* fizeram o restante da década de 1860 transformarem-se em debates a respeito da *trilha imperfeita*, dos melhoramentos da estrada de terra Baturité e da possibilidade de se construir uma estrada de ferro. A estrada de ferro de Baturité, como bem lembra o apologista do progresso Eduardo Campos (1982), para aquela época, anunciava a alhures que “é um trem, é um trem, é um trem” chegando para Fortaleza (CAMPOS, 1982, p. 11).

Como o trem de ferro tardava em ser implantado, durante o ano de 1865, os engenheiros Zozimo Barroso e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcanti fizeram um estudo sobre as condições e possíveis melhoramentos da estrada de terra de Baturité, apotando para o possível plano ferroviário. Esse estudos nos servem de reflexões para interpretar que, por certo período, os debates sobre a implantação ferrovi-

¹¹ Apenas como nota, também cabe esclarecer que esse mesmo projeto elaborado por Zozimo Barroso, está publicado no Jornal *O Cearense* em várias matérias no ano de 1865-1866.

ária ficaram parados quer na imprensa quer nos relatórios do MACOP e dos presidentes da província.¹²

A volta dos debates sobre a instalação da ferrovia nesse trecho se afirma com maior oficialidade em 1868, quando é firmado um contrato entre o Engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcanti e o britânico John Foster. Os projetos entre esses dois homens estavam em aprovar uma Companhia privada e angariar as *Garantias de Juros* para construir o chamado *Tram-Road da Pacatuba* com o objetivo de ligar, de início, a capital às serras de Pacatuba e Maranguape.¹³

Ora, a pretensão do projeto continuaria nas mãos de mais dois engenheiros, José Pompeu do Ceará, formado na Engenharia Militar, imenso conhecedor do território da província, quer pela leitura das obras de Thomaz Pompeu, quer pelas publicações que realizou em anos posteriores, como os livros *Chorographia da Província do Ceará*, *Esboço Histórico do Ceará* e o *Diccionario Geographico e Histórico do Ceará*. Além de ser, também, membro do partido liberal, escritor assíduo de matérias no *Jornal O Cearense*, homem de participação na política senhorial provincial, escritor de romances e continuador das intervenções do Senador Pompeu. Um verdadeiro intelectual orgânico da classe senhorial liberal da qual fazia parte.¹⁴

Já John Foster, também engenheiro, homem de negócios, estava no Ceará como representante da empresa inglesa *Lishman & Comp; Stockton on Teess*, grande vendedora de pontes metálicas, trilhos de ferro e negociadora financeira na Praça de Liverpool. O inglês John Foster, além do envolvimento com o “Tram-Road da Pacatuba”, também esteve envolvido, em anos anteriores, com o engenheiro Zozimo Barroso, propondo um *micro-projeto porto-ferroviário* entre a cidade de Fortaleza e o porto do Mucuripe. O objetivo era construir ambas as obras.¹⁵ O pedido de pri-

¹² Sobre a longa descrição dos engenheiros, Barroso & Cavalcanti, visitar o relatório do presidente Lafayette Rodrigues Pereira, 1865.

¹³ Ler o Relatório do Presidente da Província do Ceará de 1868.

¹⁴ Sobre a biografia de José Pompeu de Albuquerque Cavalcanti, ver STUDART, G. *Diccionario Bio-Bibliográfico*. v. 2. Joaquim-Otto. Fortaleza: Typo-Litographia a Vapor, 1913. p. 194-195.

¹⁵ Nos *Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas* de 25 de janeiro de 1866, estava descrito o pedido de concessão para construir o

vilégio que havia sido concedido no mesmo ano de 1866 pelo Imperador para os engenheiros John Foster e Zozimo Barroso é perdido logo 1867,¹⁶ os motivos ao certo não sabemos. Como uma primeira hipótese para analisar a negação das concessões, apenas nos parece ser, que para essa época, a proposta de construção do porto do Mucuripe seria de grande custo financeiro, e que estaria localizado distante do centro comercial e do *porto/poço da draga*, local onde eram desembarcados pessoas e mercadorias naquele contexto. Outra hipótese sobre a perda da concessão liga-se ao fato da apresentação de um projeto privado para o porto-ferrovia Mucuripe-Fortaleza, que apareceria como proposta de um “bom porto” que geraria uma dependência dos comerciantes com os donos desse porto-ferrovia, obstaculizando uma “liberdade” sobre o que poderia vir a ser o comércio na capital. Mas, isso são apenas hipóteses, também obscuras, cabe, contudo, enquanto nota biográfica de John Foster.

No caso do *Tram-Road da Pacatuba*, o que nos vislumbra é que o projeto é encurtado pelos engenheiros com o intuito de tornar mais plausível a sua materialidade. A não atração de uma empresa estrangeira, os poucos recursos da Corte e dos próprios homens do Ceará, o desinteresse de se financiar uma ferrovia numa das províncias mais pobres do Estado territorial monárquico, todos esses aspectos, dificultavam a implantação do projeto ferroviário entre a capital e o interior da província.

Como esclarece o próprio relatório do vice-presidente da província, Antonio Joaquim Rodrigues Junior, em 1868, o *Tram-Road da Pacatuba* era um ensaio ferroviário para o Ceará.

porto no local chamado Mucuripe e, atrelado a ele, uma estrada de ferro que encurtasse o tempo e facilitasse a ligação do porto para a capital da província. “Foram presentes a Sua Magestade O Imperador os requerimentos em que Zozimo Barroso e John James Fostes, de um lado, Jose Paulino, de outro lado, solicitar a concessão de um privilegio para construir um porto em Mucuripe e uma estrada de ferro que o ligue á capital dessa Provincia”.

¹⁶ “Remetto a V. Excia. o incluso requerimento em que os Engenheiros Zozimo Barroso e John James Foster perdem privilégios por 10 annos para construírem, por meio de uma Companhia, um Porto e uma Estrada de Ferro na Capital dessa provincia...” AVISOS do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, 18 de Setembro de 1867.

Com os engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcanti e John James Foster, se acha contratada a incorporação de uma companhia que tome a si a empresa da construção de uma estrada pelo systema - tram-road - , movida a vapor, mediante garantia de juros de 5% do capital empregado, e outros favores constante do contrato. A via contractada será um ensaio para estender mais longe tão grandioso melhoramento, de que tantos benefícios aguardam o commercio e agricultura de uma extensa zona da província. (RODRIGUES JUNIOR, 1868, p. 14).

O interessante é que após armar a entrada para o contrato, recebendo *Garantia de Juros*, vem expresso nos *Avisos da Secretaria do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas* de 1866 que os próprios empresários acabaram por renunciar o contrato, anunciando que outros cidadãos da província e da Inglaterra haviam se apropriado da responsabilidade de tal projeto.¹⁷

Na verdade, o que acontecia era que o inglês John Foster saiu da lista dos proprietários, sendo tal projeto assumido pelo Senador Pompeu, o engenheiro José Pompeu Cavalcanti de Albuquerque, pelo bacharel Gonçalo Batista Vieira e por novo negociante inglês chamado de Henrique Brocklehurst. Sobre os detalhes da vida desses homens, os contratos que vão assinar e a materialidade que vão conseguir realizar sobre o Projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité, deixamos para a terceira parte deste trabalho, dedicada a tal objetivo.

Em geral, o que vale compreender é que o projeto de ligar Fortaleza a vários núcleos, no centro e no sul da província, era uma proposta de rota nova, com grandes dificuldades para ser materializada tanto por causa do terreno, como pelos “bolsos”, porém, era a rota que se pretendia hegemônica, por ser Fortaleza, já nesses dias, o principal centro exportador do Ceará,¹⁸ mesmo que estivesse essa cidade articulada pela lentidão dos caminhos antigos, o que para a própria classe senhorial atrasava a acumulação e dificultava a exploração de suas terras a partir da máxima dominante do cativo humano.

¹⁷ Ver os “Avisos da Secretaria do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas” de 1866.

¹⁸ LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As Razões de Uma Cidade: Fortaleza em questão*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991. 131p.

Em geral, no documento exposto pelo engenheiro André Rebouças em 1873,¹⁹ o projeto da estrada de ferro entre Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato vai ser chamado de “Cearense”. Sem nenhuma dúvida esse rótulo de “Cearense” está ligado às ambições que iriam ser apresentadas por este projeto que buscou atingir o sul da província do Ceará e adentrar a província de Pernambuco, bem como, pelo nome da Companhia privada que se formou em 1872 (Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité), ano que começara a construir a estrada de ferro de Baturité, formado pelo grupo do jornal *O Cearense*, liderado por Thomaz Pompeu (o Senador Pompeu).

O projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato elaborava no papel aquilo que estava sendo o pensamento e o planejamento territorial da província por parte da classe senhorial no Ceará, isto é, estava sendo pensada uma via férrea que possibilitasse a ampliação da acumulação, o aproveitamento, as valorizações e a exploração das terras privadas (e férteis) e a exploração do trabalho nos sertões e nas serras tendo a centralização em Fortaleza o grande trunfo que a garantiria enquanto capital e centro econômico principal, que pretendia se modernizar antes das demais, com o apoio do Sul do Brasil e com os recursos públicos- privados-estrangeiros nas negociações no interior da província e com a própria Corte.

Projeto Mundahú-Itapipoca-Imperatriz

Além dessa via ferrea [Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato], tem-se projetado o caminho de ferro de Mundahú a Itapipoca com cerca de 45 kilometros.

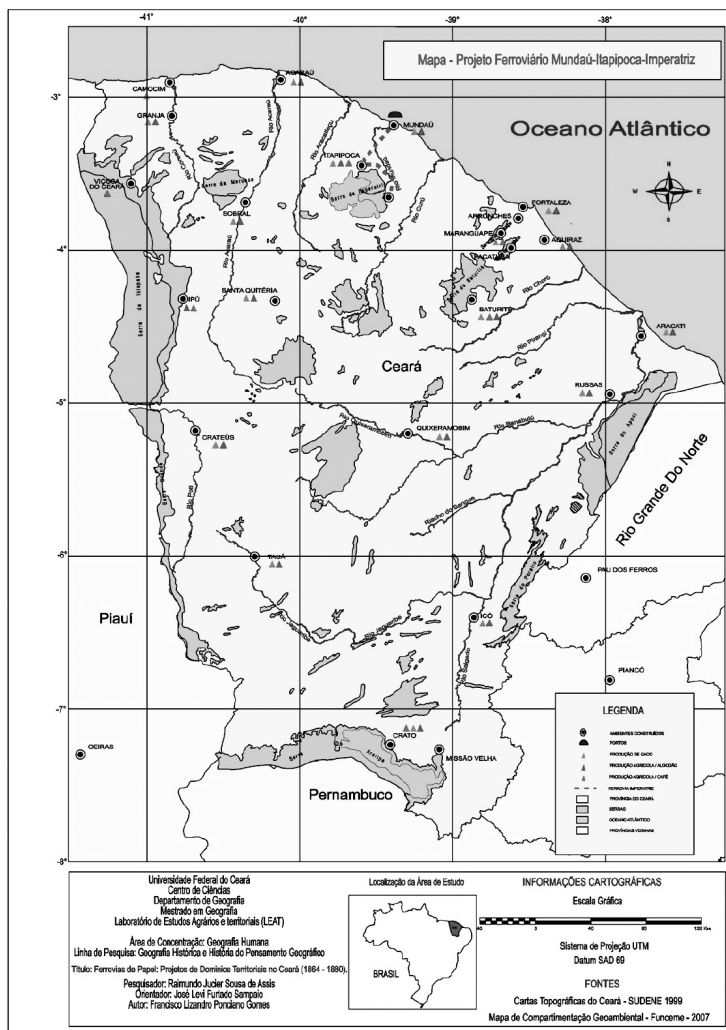
Engenheiro André Rebouças em *Garantia de Juros*, 1874.

O *Projeto Ferroviário Mundahu-Imperatriz*, em suma, também se apresentou como projeto para a estrada de terra que após 1859, começou a ser construída e que entrou no debate em busca do *cavalo mecânico* a partir do estouro da *Guerra de Secessão norte-americana* (1861-1865),

¹⁹ REBOUÇAS, A. *Índice Geral das Empresas de Caminho de Ferro do Brasil* - AVISOS DO MACOP, 1873.

da expansão das plantações de algodão nas suas faldas e da situação geográfica na qual se encontrava essa serra, bem mais próxima ao litoral (trapiche de Mundahu) que muitos outros lugares em que se produzia algodão, como ao caso de Icó e grande parte do *Valle do Jaguaribe*, por exemplo (ver Mapa 7).

Mapa 7 – Projeto Munduhú-Itapipoca-Imperatriz



Fonte: ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. 2011.

Sobre esse projeto, que nasce sob o traçado de estrada de terra que já existia entre a foz do rio *Mundahu* e a serra da *Imperatriz*, chamada de *Estrada de Itapipoca*, argumenta o presidente Lafayette que, por aquele trajeto,

á consideravel producção dos municipios da Imperatriz e S. Francisco [que] há de naturalmente demandar o Porto do Mundahú que lhe fica na proximidade de 15 a 20 milhas, uma vez acabada a estrada da Itapipoca (LAFAYETTE, 1865, p. 21).

Essa estrada de terra havia sido iniciada ainda com o presidente da província Antonio Marcellino Nunes Gonçalves que, no seu relatório de 1 de Julho de 1859, falava desse caminho novo enquanto a *Estrada de Mundahú*.

Esclarecendo as informações para a Corte, descreve Antonio Marcellino sobre como anda o projeto:

Estrada do Mundahu - não vos é desconhecida a grande fertilidade das serras da Imperatriz, especialmente na produção do algodão, que é d'alli exportado em consideravel quantidade. Entretanto por falta de outra via de comunicação, vendo-se os agricultores constrangidos á remeter para esta capital os seus productos por um péssimo caminho, inacessivel ao transito dos carros e em uma extensão de 30 leguas, acontecia frequentemente demorem-se, de uns annos para outros, os productos das colheitas, com incalculavel prejuizo, que ainda era mais agravado pelas enormes despesas dos transportes. Como consequencia de taes embaraços definhava á olhos vistos n'aquelle lugar esta especie de cultura, o que era por certo para lamentar-se, tanto mais sabendo-se que não muito distancte de Itapipoca, na raiz da serra, corre o rio Mundahu, que despeja no oceano 20 leguas ao norte da capital, e por onde aberta uma estrada da referida povoação á margem do rio, com summa facilidade podem ser transportados não só todo o algodão como os cereaes e outros generos, cuja produção era até então limitada ás necessidade de consumo. Contractando esta estrada com o cidadão José Joaquim Carneiro de ... 4.000\$ acha-se ela concluída até o ponto do rio, que em linha recta lhe fica mais proxima, não excedendo a sua extensão de

doze mil e seisentas braças, com 20 palmos de largura. (Relatório do presidente de província - Antonio Marcellino Nunes Gonçalves - de 1 de Julho de 1860, p. 22).

Na elaboração do *Systema de Zozimo* a estrada de *Itapipoca* também havia sido lembrada e selecionada como aquela que poderia estar articulada ao *Porto de Acaraú*, fazendo uma curva, ou que mesmo, poderia se fazer uma curta ferrovia que ligasse a Serra da Imperatriz a Itapipoca na foz do rio Mundahú.²⁰

A possibilidade de construir uma estrada de ferro entre Mundahú e Imperatriz, também estava conectada a todo o debate dos melhoramentos materiais no Ceará. E era também pelo Partido liberal comandado pelo Senador Pompeu, que as exigências eram mantidas. Anúncios criticando a realidade das estradas na província, comparações entre o Norte e o Sul quando se fala de ferrovias, os interesses pelo *cavalo mecânico*, tudo isso motivava os debates, os jornais e os relatórios dos presidentes.

Como exemplo, na matéria do jornal *O Cearense* de 19 de janeiro de 1864, intitulada “Obras Públicas”, o anúncio ajuda-nos a compreender o olhar ideológico material e o discurso da desigualdade entre as regiões Norte e Sul, apontando a segunda região do Brasil pela sua expansão rápida com as implantações das estradas de ferro (desde 1854, com a Estrada de Mauá), em comparação ao Ceará (a região Norte), que com péssimos caminhos de terra e de água desde os tempos da colônia, ainda não tinha nenhuma ferrovia implantada. Isso nos leva, também, a não perder de vista a relação entre a produção de algodão e de café na serra de Uruburetama (Imperatriz) e seu controle pela capital de Fortaleza, parecendo desde já, ser a “luta” pelo projeto ferroviário de Mundahú uma luta em comum com o grupo do Cearense.

O emprego mais legítimo das contribuições pesadas que paga o povo, depois das despesas necessárias com o serviço pessoal da administração para garantir a ordem publica e dos direitos do

²⁰ Ver Relatório do Presidente de Província, Lafayette Rodrigues Pereira, de 1865.

cidadão, é certamente o que tem por fim devolver os recursos de um paiz, augmentar a riqueza publica, e o bem estar da sociedade. As obras publicas que contribuem para este desenvolvimento justificam os sacrificios, que os particulares a titulo de imposto pagam annualmente ao estado, porque esse sacrificio é compensado coma utilidade que presta para todos essas obras, que agumentam a riqueza particular e o bem estar geral. Nem sempre os recursos de um paiz, de um provincia são bastantes para emprezas de grande utilidade, é o que nos acontece que ao passo que as provinciaes do Sul vão sendo enriquecidas de vias férreas, ou mesmo de estradas batidas, que facilitam a viação e barateam a conducção, o Ceará não conta ainda com uma estrada de vehículos ligeiros, e nem mesmo induziu outro systema de locomoção, que não seja o primitivo de costas de annimaes, e de carros pesados puxados por boi. A difficuldade caristia, e insufficiencia d'esse systema de transporte é patende, e em quanto não se melhorar, em quanto elle impossibilitar a conducção de certos generos, como ligumes, farinha, e de **certos pontos do interior** para o mercador de exportação, nada temos feito para desenvolver a industria agrícola da provincia. Todavia, se não podemos dotar ainda a provincia de grande melhoramento de viação, alguma cousa se podia ir fazendo pouco, e pouco conforme as forças da provincia. Por exemplo, a *Serra de Uruburetama é um dos pontos que hoje promete muito pela cultura do algodão, e do café, quasi todo o algodão, que sai pelo porto da capital, vem da Uruburetama, que dista d'aqui 30 leguas pelos caminhos uzuaes. O frete de um carro que apanha 60 arrobas custa 50\$000; porque o caminho é péssimo desde os tempos coloniaes, nunca mais se concertou essa estrada. Entretanto, se os poderes provinciaes se só menos tivessem um presidente que se lembrasse dessas cousas, poderia mandar melhorar essa estrada, para torna-la mais viavel. Já não fallamos da infeliz estrada de Baturité, onde se despendeu para cima de 80 contos, e dizem que em pura perda.* Porém, o que faz nosso presidente José Bento? Quando a receita orçada apresenta um deficit, de mais de cem conto para a despeza decretada, emprehende obras de recreio na capital, que demanda capitaes superiores aos nossos miguados recursos. Ahi se se emprehendendo um Passeio, e Jardim Publico, em que talvez se não despenda menos de 30 a 40 contos; um teatro, para o qual vai-se desapropriar um terreno no valor de alguns contos

de reis, posto que já houvesse outro terreno para isso comprado por cinco contos. Consta-nos que celebra-se num contato para a iluminação, por bons contos de reis. Seria muito bello que o Ceará pudesse gozar de todas as commodidades das grandes cidades, de todos os recreios, e confortos, que tem **indizido a civilização**; mas ninguém dirá que devemos começar por onde os outros acabam. Primeiramente não é justo que os moradores da capital monopolisem as vantagens das contribuições que é paga por toda a província. Ao passo que na capital se goza de todas as commodidades sociaes, e luxos da sociedade, os habitantes do interior, que igualmente contribuem não tem ao menos um caminho para viajarem, ou para fazerem transportar os productos de sua industria. Depois, alem d'essa injustiça relativa, a mais um erro economico em deixar aquellas obras necessarias, e indispensáveis ao desenvolvimento da riqueza de um **paiz novo**, para despende os poucos recursos com outras, que nada produzem, que não agumentam em nada a riqueza, e somente agumenta o gozo dos habitantes da capital. Essas obras de luxo vem naturalmente com o augmento da riqueza, e da população: mas preceder a essas condições, ostentar luxo, quando não temos o necessario, se não é prova de loucura, não é de grande tino administrativo (O CEARENSE, 1864).

A matéria no jornal *O Cearense* preenche algumas lacunas sobre o cotidiano político de nosso momento, até porque, em 1864, os conservadores ainda estavam no poder e Thomaz Pompeu tornava-se o Senador liberal da província. O “José Bento”, para quem o jornal direcionava a crítica, é o presidente José Bento da Cunha Figueredo Júnior que, sob o controle desde 1863, parecia, ao contrário do que se propagava na matéria, que estava realizando obras nas estradas apontadas como esquecidas. Como, também, em seu relatório, ele parecia enxergar a importância do algodão tanto para os cofres dos proprietários, como para a tesouraria da província, levando-nos, tudo isso, a constatar que as matérias dos jornais serviam de armas para guerrilhas políticas e conflitos entre projetos diferentes, entre o partido liberal e o conservador.²¹

²¹ FERNANDES, Ana Carla Sabino. *A Imprensa em Pauta*: jornais Pedro II, Cearense e Constituição. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006. p. 127.

Entretanto, essa estrada e tantas outras continuariam apenas como assunto de jornal, conflito político e pedidos de recursos para o seu melhoramento à Corte. No relatório de 1863, do presidente José Bento, estava escrito sobre essa estrada que

antes do fim do corrente anno estara concluída essa obra [de Mundahú a Uruburetama], contractada pelo capitão José Joaquim Carneiro, que já recebeu as três primeiras prestações (RELATÓRIO, 1863, p. 37).

Mesmo com essas discussões entre 1859 a 1864, anos mais a frente, o pedido de melhoramento da estrada de terra é refeito, havendo agora a ambição de ligar a capital a serra da Imperatriz, pedido anunciado nos “Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas”, de 13 de Junho de 1868.

O Governo Imperial, reconhecendo a necessidade de construção de uma estrada que ligue a capital dessa província com a villa de Imperatriz, proximo a Serra da Uruburetama, de modo a facilitar o transporte do algodão e outros generos, que em abundancia se cultiva n'aquella serra, resolve encarregar o Engenheiro Jeronymo Luis Ribeiro de estudar o melhor traço, e proceder a sua construção de acordo com as instruções que lhe remetto. (AVISOS, 1865).

Analisar essa citação em conjunto com o escrito *História Econômica do Ceará* de Raimundo Girão (2000), leva-nos a compreender que o próprio Jeronymo Luis Ribeiro, de Recife, também formado na tradição da engenharia, que havia estudado o traçado de terra em 1868, é o mesmo que vai propor, em 22 de agosto de 1872, o projeto ferroviário entre Mundaú e Imperatriz, fazendo o pedido de concessão para um projeto que deveria correr sobre o traçado de terra que vinha sendo construído desde meado dos oitocentos.²²

²² Até o momento não temos informações detalhadas sobre quem foi o engenheiro *Jeronymo Luis Ribeiro*, sua formação, suas filiações políticas, ou mesmo, seu cargo intelectual que deixou escrito para, é claro, a classe senhorial.

A falta de outras informações nos jornais e nos relatórios dos presidentes de província, juntamente com o curto traçado de “15 a 20 milhas” (LAFAYETTE, 1865, p. 21), entre o porto de Mundaú-Imperatriz e um ponto de lavoura para a exportação, nos serve de reflexão também para perceber que não era esse caminho um dos principais do período da pecuária e dos domínios portugueses. Ou mesmo a rota que mais tinha notícias, ou mesmo, documentos escritos.

Tanto o trajeto da capital para a Imperatriz como da Imperatriz para Itapipoca eram rotas novas que exigiam rapidez por estarem articuladas aos pontos de compra do capitalismo internacional, à velocidade da produção das fábricas têxteis, ou mesmo, à circulação dos navios a vapor.

Esse pedido ferroviário entre Mundaú-Itapipoca está oficializado e exposto também no documento do engenheiro André Rebouças (1873), na lista dos planos que pediram concessão ferroviária e que não haviam sido iniciados, porém, no quadro sobre as observações de cada projeto, o próprio engenheiro Rebouças não expõe detalhes sobre tal projeto, não sabendo nós, assim, da existência de algo escrito, “combinado com as leis da engenharia” e com os custos para pedidos de *Garantia de Juros*²³ o que dá apenas para saber, até agora, é que as pretensões oficiais existiram.

O **projeto ferroviário Mundaú-Itapipoca-Imperatriz** nos serve para pensar que mesmo um traçado tão curto exigia um certo nível de investimento de capital que deveria partir de atitudes privadas, das tomadas de decisão do capital público, das relações políticas entre os homens estatais de poder soberano sobre o território Monárquico e, ainda, de uma série de combinações contextuais com o capitalismo internacional. Outros motivos necessários e centrais para a não materialização desse projeto e de todos os outros, veremos mais adiante.

23 REBOUÇAS, A. *Índice Geral das Empresas de Caminho de Ferro do Brasil* - AVISOS do MACOP (1873).

Projeto Aracati-Icó-Crato e Projeto Acaraú-Sobral-Ipu (1873)

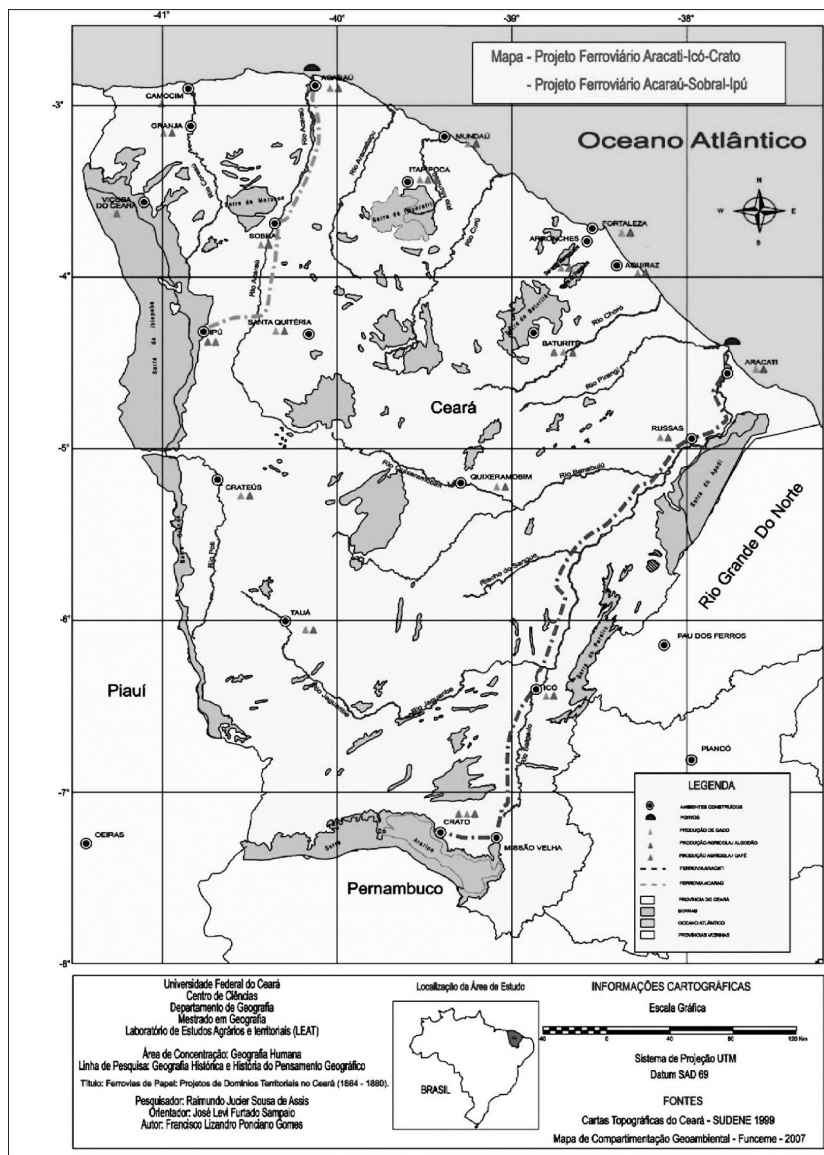
Para Raimundo Girão (2000), havia, sobre os projetos ferroviários, “as tentações das legendas [da classe senhorial] por ‘mais estradas de ferro’” (GIRÃO, 2000, p. 366) para o Ceará no oitocentos. Na sequência, iremos trabalhar juntos, o *terceiro* e o *quarto* planos. Somam-se dois projetos com referenciais nos mesmos engenheiros (Cícero Pontes, Manoel do Nascimento Alves Linhares, Júlio Chaves Linhares e Reynaldo Von Kaniger) responsáveis pelas duas petições. O chefe do projeto era o engenheiro Manoel do Nascimento Alves Linhares, que acompanhando do representante estrangeiro Von Kaniger, tinham as pretensões de construir os planos entre o Aracati-Icó e entre Acaraú-Sobral-Ipu.

O engenheiro Manoel Linhares era o chefe das duas propostas. Filho de portugueses, havia nascido em Sobral, em 1847, e logo cedo, em 1863, adentrou na vida intelectual, quando foi matriculado na Escola Central de Engenharia no Rio de Janeiro. Membro do Clube de Engenharia e sócio da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro (a SGRJ), o engenheiro, além de propor os projetos ferroviários abaixo descritos, também havia se envolvido, como anota Guilherme de Studart (1913), com os trabalhos

na construção da 4ª seção da estrada de ferro D. Pedro 2º (ramal de S. Paulo), na Estrada do Jundiahy a Campinas (1870-1871), de Carangola (1875-1876), Comercio e Rio das Flores (1876-1877), Paulo Afonso (1878-1880) e por último no Rio S. Francisco (STUDART, 1913, p. 311).

Os dois projetos chefiados por Manoel Linhares são burocraticamente, ou aparentemente, pedidos comuns de concessões, porém, em termos de *história territorial*, buscam tocar lugares com formações bem diferentes. Devido a isso, explicaremos um projeto de cada vez, primeiro falaremos do Projeto Aracati-Icó-Crato e, logo em seguida, do projeto Acaraú-Sobral-Ipu (ver Mapa 8).

Mapa 8 – Projeto Aracati-Icó-Crato e Projeto Acaraú Sobral Ipú



Na seção *Vias de Comunicação*, no Relatório de 1865, o presidente Lafayette Pereira abre o tópico “A estrada do Aracati ao Icó” e, sobre ela, descreve o administrador:

A estrada entre o Porto do Aracati e a cidade de Icó, é um das mais importantes da província. E’ por ella que se faz o transporte da produção dos municípios de S. Bernardo, Telha, Icó, Missão velha, Crato, Jardim e Milagres. Serve pois um extenso comércio. Durante a estação secca, dá tranzito para carros, no período das chuvas torna-se inacessível, pela invasão das cheiras do rio Jaguaribe, por cujas margens corre. Para tornal-a praticável em todas as estações do anno, seria preciso construir custosissimas pontes e grandes aterros. (LAFAYETTE, 1865, p. 42-43).

O projeto Aracati-Icó-Crato, diferentemente dos projetos Fortaleza-Pacatuba-Baturité e Mundahú-Imperatriz, era um pedido ferroviário que iria se dar sobre um corredor espacial formado desde os tempos dos domínios portugueses. Lembrando o *Systema de Zozimo*, poderíamos dizer que as palavras acima de Lafayette e a *Linha Sueste*, elaborada por esses próprios homens da classe senhorial, já era reconhecida enquanto uma das principais veias que mereciam ferrovias no Ceará.

Na verdade, esse corredor entre Aracati-Icó, foi o mais movimentado da província, formador de diversos currais, fazendas, *villas* e cidades ao longo da estrada principal que, seguindo o leito do rio Jaguaribe, acabava por articular o litoral com Icó, cidade essa configurada territorialmente como o maior entreposto que ligava ao lado ocidental o Piauí, ao sul o Crato e Pernambuco, e ao oriente ligava parte dessa província, a Paraíba e o Rio Grande do Norte, além de ser o ponto de encontro dos povoados do centro do sertão, como Quixeramobim e Quixadá.

O projeto oficialmente era apresentado um pouco depois daquilo que havia sido pensado para o trajeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité. São nos *Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas* de 24 de Fevereiro de 1872, que estavam sendo anuncia-

dos os interesses desses engenheiros em construir uma estrada de ferro que, partindo do porto de Aracati chegasse até Icó.

Passo as maos de V. Excia. a inclusão proposta apresentadas pelos engenheiros Reynaldo Von Kaniger, Manoel do Nascimento Alves Linhares e Júlio Chaves Linhares para a construção de uma Estrada de Ferro econômica do Porto de Aracaty a Icó, nesta provincia, afim de que V. Excia. informe seo parecer a este respeito, ouvindo as respectivas camaras municipaes. (AVISOS, 1872).

O projeto de implantação da *estrada de ferro econômica*, de bitola estreita, era além de uma obra de modernização entre Aracati e Icó, um conflito entre aqueles que faziam a classe senhorial de Fortaleza e que queriam a todo custo consolidar sua praça, com aqueles que também eram membros da classe senhorial, mas que negociavam em Aracati, diretamente com a Praça de Recife, com o lado oriental do Ceará, desvinculando-se da centralização pretendida pela capital.

Segundo Evaldo Cabral de Mello (1999), o projeto ferroviário Aracati-Icó, além de ser mero pedido de concessão ferroviária, era o alimento para a rivalidade que havia entre os que negociavam em Aracati e os que negociavam em Fortaleza. Essa disputa era a própria comprovação da tese da *centralidade dividida* no Ceará, de formações espaciais com temporalidades diferentes e com articulações desiguais, onde a autonomia estava em grande parte em Recife, ou mesmo com as casas estrangeiras, e não com Aracati.

O grupo do Jornal *O Cearense* ou como chama Evaldo Cabral de Mello (1999), a “facção Pompeu”, parece ter sido o mais incomodado com o pedido de concessão para a construção do Projeto Ferroviário entre Aracati e o interior da província. E esse mal-estar estava justamente em ver o “monstro” da falta de centralidade da província assustando, fazendo com que o porto de Aracati tomasse uma das hierarquias econômicas do Ceará.

Devido a isso, como esclarece o autor, “Fortaleza teve que liquidar as pretensões ferroviárias do Aracati” (MELLO, 1999, p. 224). Continuar sua perseguição, assim como havia feito com a retirada da alfândega dessa cidade, buscar provocar uma falência do corredor que já o ameaçava com carroças e, disputar, fazendo do projeto da ferrovia Baturité, o seu vapor.

Como bem expõe Evaldo Cabral de Mello:

No intuito de arrebatar ao Aracati o comércio do Jaguaribe e do Cariri, ela [Fortaleza] sabotou quanto pôde o projeto da estrada Aracati-Icó. Em 1873, a Assembléia provincial chegou mesmo a engavetar o projeto de lei que autorizava a construção da linha; no ano seguinte, o agente consular da Grã-Bretanha no Aracati informava que o privilégio fora finalmente concedido, mas a ‘três cavalheiros do Ceará [isto é, de Fortaleza], os quais, sendo os maiores acionistas da linha [Fortaleza]-Baturité, tem todo interesse em manter o assunto longe da atenção pública. É que esses senhores [...] sabiam perfeitamente que a linha ‘Aracati-Icó- Crato’ é muito mais importante e de maior interesse, com um futuro maior e mais segura devido ao já considerável comércio com o interior, do que a estrada Ceará- Baturité. Afinal, em 1878, Fortaleza assestou o golpe definitivo nas aspirações ferroviárias do Aracati. (MELLO, 1999, p. 224-225).

Nessas dimensões, o projeto Aracati-Icó-Crato ganha sentido maior quando se sabe da concorrência com o projeto Fortaleza-Baturité. Disputava-se, nessa lógica dialética, o porto principal, os principais pontos em que se produzia lavoura e se criava gado, os lucros que poderiam ser ganhos com a circulação mecanizada, as *Garantias de Juros* que os proprietários iriam receber e a situação geográfica de se tornar centro hegemônico numa província, que mesmo com todas as disputas, vai encerrar o período imperial “com uma vida política e econômica razoavelmente descentralizada [entre seus] partidos e entre oligarquias puramente locais” (MELLO, 1999, p. 223).

E sobre o porto de Aracati, nos estudos do engenheiro André Rebouças (1874), é reforçada sua situação de vantagem devido às suas condições naturais de enseadas, que permitia até pensar em construir um “porto transatlântico”, capaz de fazer conectar Aracati as trocas internacionais.

Nas palavras de André Rebouças, além da implantação da ferrovia, esse estudo

deverá também ser acompanhado da exploração da costa do mar, nas immediações da foz do Jaguaribe, a fim de reconhecer se ha por ahi enseada, que preste á criação de um porto transatlantico. Encontrando-se neste litoral uma posição conveniente, claro é que será muito mais vantajosa dar á provincia do Ceará um segundo porto, e ao Valle do Jaguaribe um entre posto directo com a Europa e com os Estados Unidos. (REBOUÇAS, 1874, p. 151).

Com relação à compra da produção, a partir do ano de 1873, vai se instalar, entre a Europa ocidental e os países especializados em produzir matérias-primas, aquilo que Eric Hobsbawm chamou de “Grande Depressão” do capitalismo internacional, que iria afetar, principalmente, o preço do algodão e dos produtos industrializados têxteis.²⁴ Resistiria a esse período o café, que mesmo negociado com alguns rebatimentos, ainda se manteria e continuaria a crescer após meados da década de 1870.

Cabe, ainda, lembrar a recuperação dos negócios dos Estados Unidos após o fim da Guerra de Secessão (recuperação iniciada desde 1865) com a Inglaterra e a expansão da produção de algodão nos lugares dominados pela segunda onda da Colonização internacional (como a Índia, África etc) por, principalmente, ingleses e franceses.

O projeto ferroviário Aracati-Icó-Crato, além de precisar superar as rivalidades políticas com a classe senhorial de Fortaleza, também pas-

²⁴ HOBBSAWM, Eric. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003. 325p.

sou a sofrer com a queda dos preços, com a qualidade das estradas e com os preços dos fretes. E, além disso, como bem lembra a historiadora Maria Auxiliadora Lemenhe (1991), os locais de produção do corredor entre Aracati-Icó-Crato eram bem mais distantes, geograficamente, que o corredor Fortaleza-Pacatuba-Baturité. Essas distâncias serviriam como pontos de discursos, retórica política por parte do poder da facção Pompeu, que faziam afirmar a proximidade das elegidas principais serras com Fortaleza, além de frisar a proximidade que a capital tinha com as propriedades em que se cultivava café, sendo este o produto que mais chamava atenção material pelo preço que atingia no mercado externo.²⁵

O outro projeto chefiado por Manoel Linhares estava na borda oeste do litoral no Ceará, era uma *originalidade da cópia* daquela *Linha Sueste* do *Systema de Zozimo*, e também estava marcado pela circulação antiga, configuração herdada da centralidade dividida do Ceará, que fazia redes distintas em cada porto.

O pedido de concessão ferroviária oficial consta nos *Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas* de 15 de Janeiro de 1872. O projeto era construir uma via férrea que partindo do porto de Granja, na foz do rio Acaraú, passasse por Sobral, centro coletor de algodão e da indústria criatória, e atingisse o sopé da Serra do Ipu.²⁶

Transmitto a V. Excia. afim de que informe seo parecer, um requerimento incluso em que Von Kaniger e Manoel do Nascimento Alves Linhares pedem privilégio para a concessão de uma estrada de ferro economica do porto da Granja a Ipu, passando por Sobral, mediante as clausulas justas ao mesmo requerimento. (AVISOS, 1872).

²⁵ LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As Razões de Uma Cidade: Fortaleza em questão*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991. 131p.

²⁶ Para Denise Takeia (1995, p. 107) esse traçado havia sido pensado pela primeira vez por Thomas Dixon Lowden em 1857, iniciativa que não chegaria a ter continuidades e, para nós, falta de informações.

E nesse trajeto também parece instigante pelas diferenças que estabelecem com os outros projetos. A interpretação elaborada por Maria Auxiliadora (1991) para a província do Ceará, considera que a expansão geográfica sobre os *fundos territoriais* herdados da colonização e a articulação do sertão, a partir de meados do oitocentos, está mais para Oeste e para o Centro, do que para o Leste (corredor Aracati). É como se, por esse trajeto (Centro- Oeste), houvesse um controle de Fortaleza dos portos, que não interferiria na acumulação, ou mesmo, na hegemonia.

O que nos parece é que alguns pontos do sertão, que não eram ocupados pela cultura do algodão ou do café, como era o caso da Serra da Meruoca, Ipu, Baturité, Maranguape e todos os pontos novos, passaram a ser controlados pela própria hierarquia já construída por Fortaleza, diferentemente do corredor antigo de Aracati, já inexorável, com Recife.

Constituindo a relação entre crescimento da produção e novas apropriações do território do Segundo Império, acrescenta Maria Auxiliadora Lemenhe que

o aumento da produção se deu em toda a província. Áreas que até então, apresentavam uma integração marginal à economia de mercado foram ocupados com a cultura do algodão, como foi o caso da região de Sobral. Nessas áreas, como as serras de Maranguape e Baturité, escassamente povoadas e improdutivas, desde os tempos coloniais, desenvolveu-se a agricultura de exportação e de subsistência. É compreensível que o aumento e a diversidade da produção ocorressem paralelamente a ocupação de novas áreas. Sabendo-se que o sistema, quer da agricultura, quer da pecuária, não experimentou nenhuma mudança tecnológica a expansão das atividades produtivas só poderia dar-se pela incorporação de novas áreas, dotadas de terras férteis, porque virgem, ou por serem mais adequadas para determinados produtos. A ocupação das serras de Maranguape e Baturité, com o café, e da Meruoca e Uruburetama, com o algodão, ilustra a argumentação. (LEMENHE, 1991, p. 110).

É claro que muitos desses lugares não estavam despovoados, havia grupos indígenas e conflitos em disputa por terra e água, sem dúvida. Mas é certa a interpretação da autora de compreender que existia uma relação íntima entre o aumento da produção nesses lugares com a expansão geográfica ocupada (expansão do que Milton Santos e Maria Laura Silveira (2006) chamam de *território usado*), sendo o teste do cultivo muitas vezes anterior à chegada da boa estrada.

A busca pela espacialidade do Ipú e seu entorno devia-se ao fato de serem essas localidades um conjunto de serras, serrotes e sertões em que se cultivava café, algodão e se criava gado, tendo ainda caminhos por terra que chegavam às áreas cortadas pelos rios Coreau e Acaraú sendo, no linguajar à época, terras “ubérrimas”, que faziam de toda aquela particularidade fértil uma propriedade para a acumulação local.

Sobre o leito da estrada por onde se projetava a pretensa ferrovia, já anunciava Lafayette (1865)

que o Noroeste, o valle do rio Acaracú, offerece excelente leito a uma estrada que, partindo da raiz da serra grande e atravessando as importantes comarcas de Ipú, Sobral, Acaraú, vá terminar no porto d'este ultimo nome (LAFAYETTE, 1865, p. 21).

Sobre esses dois projetos ferroviários pretendidos pelos mesmos personagens é importante ainda frisar que os trabalhos de André Rebouças, *Índice Geral das Empresas de Caminho de Ferro do Brasil* (1873) e *Garantia de Juros* (1874), não traz o projeto Aracati-Icó-Crato como aqueles que estavam na espera da lista dos pedidos de concessões oficiais, isto é, da aprovação de *Garantia de Juros*. Não sabemos, até o momento, se essa ausência é por motivos de desconhecimento do próprio engenheiro sobre tal projeto ou se foi mesmo uma posição contra a possibilidade de materialização dessa ferrovia, já que era o principal centro rival da classe senhorial da capital. Pois o projeto Acaraú-Sobral-Ipú, como uma possível construção com *duzentos e vinte quilômetros* (220 km), estava assinalado no mesmo documento (REBOUÇAS, 1874).

Apensos sobre os Projetos Ferroviários

Os projetos ferroviários enquanto concessão, que foram descritos dentro dos nossos limites documentais, fizeram parte da transformação que vinha sendo desenhada no Ceará a partir de 1850 com o crescimento da produção algodoeira e do plantio de café para o mercado externo. Novos pontos e novas estradas, no movimento dessa produção, foram exigidos pelo tempo social externo e pelas contradições internas entre homens da classe senhorial, estrangeiros e trabalhadores escravizados e pobres.

O crescimento da produção, da compra e da venda, para o mercado exterior era, ao mesmo tempo, um movimento que exigia transformações geográficas e representacionais de um território formado anteriormente, construído com outros interesses na particularidade da Região Norte e com outras temporalidades na expansão e na consolidação das tessituras, dos nós e das redes. Pois, além de não produzir em especial algodão e café, estando o Ceará baseado na pecuária, as estradas que existiam para os novos pontos de produção, que iam sendo formadas enquanto locus hegemônico produtivo, não se encontravam com tanta facilidade com o litoral no Ceará, já que, como apresentamos, esse não parece, até o início do século XIX, ser o principal objetivo de encontro dos caminhos.

A breve descrição dos quatro projetos ferroviários realizados para o Ceará entre os anos de 1864 a 1880, nos fez criar um esforço para organizá-los em um mapa (ver Mapa 9), para chegarmos tanto a uma análise do que eles representavam em conjunto para o território circunscrito da província (caso fossem implantados), bem como para buscarmos entender o que, de fato, existia de lógica territorial que eles poderiam estar carregando (mesmo acreditando que o problema não seja bem de lógica).

[illegible]

Os pedidos desses planos, estendidos sobre o mapa do Ceará, ficam bem mais “claros” em sua proposta seletiva, desconectada, curta e sem tantas ligações, ou disputas de mesmas estradas pelos centros produtivos, as serras, ou mesmo, entre os povoados. Convergingo ainda para a tese da *centralidade dividida*, das suas relações com diferentes grupos da classe senhorial que, por sua vez, tinham os interesses de controlar certos circuitos e arranjos territoriais da agricultura, da população e dos portos.

As relações em comum entre os planos parecem mesmo estar entre um porto principal e alguns centros produtores, criando, nessa leitura, entre um pedido de concessão que invadiria pontos seletivos do “sertão”, a relação entre a elaboração do melhor projeto, trajeto, que abrangessem a quantidade de povoados e núcleos produtores com aquele que também apresentasse os menores gastos e as melhores condições financeiras, que “prometessem um futuro” e identificassem uma certa geografia em construção.

Entre os quatro planos, dois, claramente, eram mais ambiciosos e rivalizavam diretamente: o Plano da Estrada de Ferro de Aracati e o plano da Estrada de Ferro de Fortaleza. Pois ambos representariam, durante o Segundo Reinado, duas centralidades que se manteriam como verdadeiros corredores populacionais e comerciais, o que também apontava os projetos para a construção das estradas de ferro como instrumentos de controle e reprodução demográfica, nesse caso, das contradições que envolviam a classe senhorial, os pobres livres e os escravos, desses lugares, com o tempo externo que ritmava os portos (ver Tabela 2).

Além dos tamanhos dos planos, o proposto para ligar o porto de Aracati com Icó e com o Crato era aquele que unia o maior número de materialidades geográficas, além de ser o mais extenso construído no “Ceará Colonial”, que possuía cidades com um grande número de habitantes, com antigas construções urbanas, com rotas interprovinciais mais antigas, conectadas as outras feiras etc.

Elegia-se, assim, um porto antigo e a cidade de Aracati como centro. Porto mais próximo também das rotas do Rio Grande do Norte e de Pernambuco, mas cheios de história para contar. Acreditamos que essa problemática já está bem exposta nas páginas anteriores, tornando

acrescentar apenas que a materialização de qualquer projeto que fosse, contava com a participação dos braços pobres e escravizados dos lugares, compondo uma dialética entre controle territorial e controle da força de trabalho que estavam agraçados à modernização.²⁷

Tabela 2 – População das Principais Villas/Cidades do Ceará em 1812, 1864 e 1872

VILLAS/ CIDADES	1812 (A) LIVRES	1864 (B)		TOTAL	1872 (C)
		LIVRES	ESCRAVIZADO		
FORTALEZA (Litoral)	9.624	-	-	-	20.189
Maranguape	-	17.389	2.443	19.832	13.626
Soure	1.134	-	-	6.460	13.115
Imperatriz	-	25.638	467	26.105	21.827
Baturité	4.737	25.059	305	25.364	26.388
ARACATI (Litoral)	5.333	17.638	2.029	19.667	16.674
S. Bernardo de Russas	11.363	16.250	2.922	19.172	14.041
Icó	17.698	11.504	1.951	13.455	13.807
Crato	11.735	18.184	1.391	19.576	17.743
ACARAÚ (Litoral)	-	3.560	325	3.885	12.464
Sobral	15.218	16.429	3.224	19.653	27.567
Ipu	-	17.248	807	18.055	23.972
TOTAL DA POPULAÇÃO LIVRE DA PROVÍNCIA	-	TOTAL	H	468.318	TOTAL
			231.708		689.733
TOTAL DA POPULAÇÃO ESCRAVA		45.731	H	35. 441	
			18.434		31.913

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos escritos de (A e C) SOBRINHO, T.P. População do Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, 1889, p. 1-27; (B) SOUSA BRASIL, Thomaz Pompeu. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará* [1863]. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. p. 207.

Já a estrada de Baturité, era aquele plano que parecia apontar para uma descontinuidade contextual, tanto com relação ao caminho principal proposto, quanto aos *nós* que pretendia ligar e construir. O projeto da Baturité também estava mais “grudado” com o contexto histórico geográfico que fazia de Fortaleza o *centro* comercial principal do Ceará devi-

²⁷ MORAES, A. C. R. Ideologias Geográficas na História Brasileira. In Geografia Histórica do Brasil: capitalismo território e periferia. São Paulo: *In: Annablume*, 2011. p. 81-95.

do às negociações do café e, principalmente, do algodão após meados do oitocentos. Mesmo que esse centro não conseguisse destruir outras centralidades, como a citada Aracati, bem como a de Sobral-Acaraú a Oeste.

A socióloga Maria Auxiliadora Lemenhe (1991), ainda aponta outro elemento que faria de Fortaleza (e do projeto Fortaleza-Baturité) a cidade-estrada principal para aquela época:

A base essencial da prevalência de Fortaleza sobre as demais cidades decorreu fundamentalmente da centralização nela de um volume maior da produção para o mercado externo, favorecida, de um lado, pelo próprio desenvolvimento das atividades agrícolas e, de outro, pela sua condição de capital. (LEMENHE, 1991, p. 110).

Entretanto, quer Fortaleza como centro, quer os caminhos do Jaguaribe como rota mais antiga, ou mesmo, do celeiro algodoeiro que representava a Serra de Uruburetama ou cafezal do Ipú, cabe esclarecer para o leitor que, entre os quatro planos anunciados, somente o primeiro, a Estrada de Ferro de Baturité (EFB), sob o comando da oligarquia Pompeu em construção, teve as obras iniciadas em 1872, sendo que os demais não saíam sequer do papel ou que seriam lembrados durante o século XIX e início do século XX. Alguns ganharam apenas umas pontas de ferro, porém, com outros contextos, outros recursos e outros sujeitos.

A própria estrada de ferro Fortaleza-Pacatuba-Baturité, como todos sabem, só chegaria a Baturité em 1882, dez anos depois do começo dos trabalhos e quase duas décadas após seus debates e desenhos originais. Como entende Evaldo Cabral de Mello (1999), a referida obra estava bem “atrasada” com relação às outras estradas no Norte (Pernambuco, Bahia etc) e, principalmente, com relação aos impactos causados pela construção das estradas de ferro no Sul cafeeiro do Brasil.²⁸

Então, o que essa não realização desses quatro planos ferroviários no Ceará quer nos dizer? Além dos planos nos permitirem espacializar

²⁸ SILVA, Marcelo Wemer da. *A Formação de Territórios Ferroviário no Oeste Paulista (1868-1892)*. UFRJ/Tese de (Doutorado), Rio de Janeiro, 2008. 311p.

cada trajeto e especificar alguns sujeitos, perguntamos: o que havia de escondido naquela realidade sensível, a partir de meados do oitocentos, que fez desses planos *defuntos de papel*? Como explicar um período que é alarmado como de crescimento da produção e das vendas de algodão e de café (que em certa parte ajudamos a fazer isso) como um período em que não se conseguiu sequer implantar uma ferrovia na década de 1860? O problema estava na falta de braços qualificados ou mesmo de engenheiros? Que respostas podem nos aproximar das três propostas que não foram implantadas e do início dos trabalhos que se iniciara somente na implantação da EFB em 1872?

Acreditamos que as explicações para as não implantações dos quatro pedidos de concessão das estradas de ferro no Ceará são inúmeras. Apresentaremos aqui apenas uma hipótese para a não realização desses projetos, já que no próximo capítulo nos ocuparemos em pensar os motivos que levaram à implantação de somente uma ferrovia (a EFB).

A hipótese que temos elaborada é de cunho dito provincial-monárquico, e detém-se também numa interpretação geopolítica que envolve um movimento província-Corte, tendo como explicação que a não realização das estradas de ferro no Ceará era, de início, um problema de (des)interesse do Governo Imperial, de contexto do Estado territorial monárquico e, principalmente, de problemas de cunho provincial, marcado pela formação periférica do Ceará e pela parca acumulação de capital que se tinha pelos homens da classe senhorial nessa província.

Sobre o contexto Monárquico, cabe dizer, que os anos dos projetos ferroviários no Ceará são os dias que vão estar entre os debates abolicionistas, após a Guerra de Secessão norte-americana (1861-1865), a promulgação da Lei do Ventre Livre (1871), esta uma espécie de abolição gradual²⁹ e, principalmente, com os gastos com a Guerra Contra o Paraguai (1865-1870), ou seja, num período que se anunciava uma certa crise do Segundo Reinado.

²⁹ PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 21. ed. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1978. 364p.

Até onde se divulga, a Guerra contra o Paraguai foi um dos períodos em que mais se gastou dinheiro, mais se deveu e mais se pediu emprestado.³⁰ Chegava aos *Avisos* do MACOP de 1867 o pedido de contenção dos gastos das Assembleias provinciais, como também, segundo José Vieira Camelo Filho (2000), se paralisaria as obras ferroviárias mantidas com capital privado sob a *Garantia de Juros* e se evitaria construir outras que estavam na lista das concessões, sendo que “os gastos com a Guerra do Paraguai dariam para construir parte significativa das estradas de ferro, com seus traçados já estabelecidos” (CAMELO FILHO, 2000, p. 55).

A guerra do Paraguai buscaria, ainda, nas províncias, braços para lutar em Assunção, sendo do próprio Ceará enviados mais de *cinco mil braços* (MELO, 1999), podendo haver aqui além da falta de força de trabalho como possibilidade, a falta de recursos para enviar pessoas qualificadas (engenheiros, estrangeiros) já que até para as próprias estradas de rodagem, como foi visto em alguns casos, os engenheiros eram das terras do Sul e de outras províncias.

Outro problema Monárquico importante de se pensar é que não era só no Ceará que havia pedidos de concessões ferroviárias na lista e que não conseguiram realizar seus intentos de modernizações. Havia, em 1874, uma dezena de “estradas” (projetos das oligarquias) à espera e que, para o Engenheiro André Rebouças, o grande problema estava na escassa abertura da *Garantia de Juros* e na coerência dos traçados dos planos ferroviários, já que receber dinheiro público em qualquer circunstância era difícil (REBOUÇAS, 1874) e existia aquele espírito de ver os pedidos de *estrada de ferro como algo além de transporte* e técnica cujo objetivo não se limitava apenas a liberar alguns povos, produtos e informações de distintos lugares de seu “isolamento”, pois, como bem lembra José Vieira Camelo Filho, eram as estradas de ferro um *bom negócio e negócio de política* (CAMELO FILHO, 2000).

³⁰ DARATIOTO, Francisco. Guerra do Paraguai. In: MAGNOLI, D. *História das Guerras*. São Paulo: Contexto, 2006. p. 253-286.

Poderíamos ainda compreender que, no Ceará, mesmo sendo acrescentadas as exportações de café e, principalmente, de algodão para a Inglaterra no período da Guerra de Secessão norte-americana (1861-1865), todo esse aparato ainda não havia gerado um interesse de investimentos diretos das empresas ferroviárias inglesas (isto é, do centro do capitalismo), o que acontecia de modo diferente, desde 1863, nas províncias de Pernambuco e da Bahia, com bitolas largas, também em províncias da Região Norte, com formações territoriais mais sólidas e controles políticos do comércio regional e de outras províncias, mais nítidos.

A argumentação da não realização dos planos ferroviários no Ceará estariam, principalmente, imbricados com a parca acumulação de capital por parte dos proprietários de algodão, de café, de cana-de-açúcar, dos criadores de gado, devido às rápidas e oscilantes anexações ao capital externo.

A *centralidade dividida* do território, formação específica do Ceará, principalmente, nos séculos XVIII-XIX, juntamente com a pequena participação dessa província no comércio exterior e no interior das exportações na região Norte (ver Tabela 3), permanecendo *na periferia da periferia do Brasil*, sendo convidado apenas naqueles períodos de necessidade geopolítica, que Antonio Carlos Robert de Moraes chama de *produção conjuntural*,³¹ além dos gastos com as importações em que pouco se diferenciava com o que era exportado (ver Tabela 4) pela mesma classe, seriam as grandes razões e as grandes dificuldades diretas que a classe senhorial tinha para acumular capital em larga escala, que permitissem a não necessidade da ajuda/favor do Estado monárquico para materializar seus projetos ferroviários, autonomear suas modernizações e disputar mais no plano da economia do que no âmbito da política.

³¹ MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e História no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005. 154p.

Tabela 3 – Porcentagem sobre o total dos valores de importação e exportação no Norte do Brasil entre 1852 e 1877

IMPORTAÇÃO					EXPORTAÇÃO			
ANOS	PE	BA	PA	CE	PE	BA	PA	CE
1852/3-	16,24	15,34	3,9	0,84	12,1	14,13	4,31	0,64
1856/7								
1862/3-	16,39	13,38	3,79	1,3	13,96	11,43	4,65	1,95
1866/7								
1872/3-	13,83	11,85	4,48	1,88	8,94	7,76	6,4	1,77
1876/7								

Fonte: Adaptado da Diretoria Geral de Estatística. Boletim Comemorativo da Exposição Nacional de 1908, p. 109. Citado por Denise Takeya (1995, p. 104).

Tabela 4 – Porto de Fortaleza: valor oficial das importações-exportações para portos estrangeiros/portos no Brasil, em contos de réis, entre 1850 e 1870

ANOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	EXTERIOR	BRASIL	EXTERIOR	BRASIL
1850-1855	2216	894	1533	340
1855-1860	4804	2620	5821	1168
1860-1865	6021	3094	10752	1679
1865-1870	13173	4359	21651	585

Fonte: Adaptado da Diretoria Geral de Estatística. Boletim Comemorativo da Exposição Nacional de 1908, p. 109. Citado por Denise Takeya (1995, p. 105).

Para isso, sobre a não implantação de todos os projetos ferroviários por falta de extenso capital acumulado, precisaríamos fazer um minucioso cálculo sobre o custo do arrecadado com as importações-exportações, das despesas locais da classe senhorial para esta se manter enquanto classe senhorial, as suas subtrações nos diferentes lugares em que foram propostos os planos, com o possível custo e extensão dos quilômetros de cada projeto ferroviário, com a realidade dividida que se tinha no Ceará. Isso ainda sem contar que haveria uma divisão dos capitais acumulados no interior dos lugares entre seus diferentes proprietários, mesmo sem saber se havia interesses de outros deles, além dos anunciados como proprietários, em associar capitais para fixar o transporte ferroviário nos lugares em que estavam.

Dessa forma, consideramos que o crescimento da produção de algodão e de café no Ceará para a exportação entre 1850-1869 e a classificação de quarto produtor de café da Monarquia no início da década de 1870 (REBOUÇAS, 1874) não conseguiu gerar um extenso excedente de capital (acumulação local) que pudesse deliberar, por conta própria, a compra e o pagamento de engenheiros e trabalhadores para a implantação dos projetos citados. E que, muito menos, conseguia manter um processo de acumulação crescente, sendo que na verificação dos gráficos abaixo é nítido o processo de ascensão (na década de 1860) e queda (na década de 1870) da comercialização para exportação do algodão e de café, marcando esse movimento a própria oscilada extensão temporal e geográfica das relações entre o Ceará e outros lugares do sistema mundo moderno colonial (ver Gráficos 1 e 2).

O excedente aqui acumulado, na periferia da região Norte, concentra-se na lógica dominante de que o empilhamento estava se dando por aquilo que se entende como reprodução simples do capital ou desacumulação, marcada, no Ceará, por sua fraca conexão permanente com o mercado exterior, por ser vendedor de matérias-primas e de produtos agrícolas e, principalmente, pelas trocas desiguais, sendo a compreensão local que as exportações e a modernização do território eram processos que contribuam mais para a acumulação ampliada do capital, no centro do capitalismo, do que para a formação de uma classe dominante internacional interna (MARX, 2006).

Esse viés interpretativo leva-nos a compreender que a acumulação interna nessa província apenas possibilitava a classe dominante reproduzir sua vida, a de seus amigos e a de seus familiares enquanto classe senhorial em formação, permitindo que essa classe viva da exploração de escravizados e de empobrecidos livres, dependendo sua acumulação de uma combinação entre condições internas, condições Monárquicas (no caso do Brasil) e do contexto da geopolítica do capitalismo para seu capital crescer, ou mesmo, arrebentar.³²

³² Sobre a diferença entre acumulação ampliada e reprodução simples, ler MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. Livro 1, v. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

Gráfico 1 – Exportação de Algodão e de Café no Ceará (1850-1869)

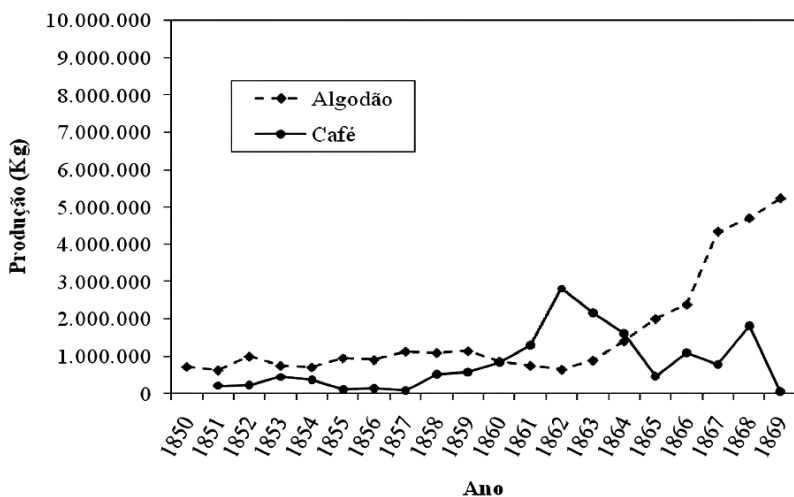
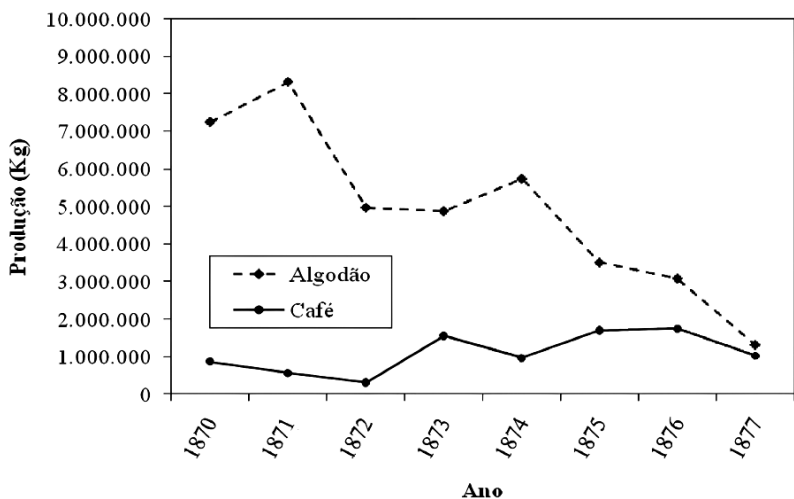


Gráfico 2 – Exportação de Algodão e de Café no Ceará (1870-1877)



Fonte: Elaborado a partir de GIRÃO, Raimundo, 2000 (p. 227-228)

Ainda sobre a pouca acumulação de capital na província, cabe voltar a lembrar das *casas estrangeiras* (inglesas, francesas etc) que participa-

vam da compra do algodão, do couro e do café no Ceará, sendo que exportavam ou revendiam a outros preços, além de, por aqui, vender seus caros produtos industrializados, sendo muitos de seus lucros enviados para os países do centro do capitalismo (desacumulação). Fazendo, dessa forma, com que seu capital fosse investido em outras terras, ou mesmo, acumulado em bancos, para muitas vezes voltar em forma de novos empréstimos, investimentos ou vetados sem ter os burgueses os interesses de arriscar em grandes gastos com ferrovias numa província periférica, como era o caso do Ceará. Assim,

esta realidade mostra que o controle externo do produto não pertence ao país produtor e que [o acúmulo] de dinheiro e lucros está sob domínio estrangeiro (CARONE, 1978, p. 37-38 *apud* TAKEYA, 1995, p. 15).

Em suma, o alarme do contexto agroexportador, a Guerra contra o Paraguai, a tímida abertura para a *Garantia de Juros*, a também a parca acumulação de capital e a interferência do capital estrangeiro no comércio de exportação parece um conjunto problemático que afirma, de um lado, a não possibilidade contextual ou interesse do Estado em financiar uma cara obra para uma província como o Ceará e, de outro, sobre a lavoura, principalmente, por decorrência de suas oscilações com o mercado externo, sendo seus impulsos comerciais e suas transformações geográficas mais marcadas quando analisadas, retrospectivamente, com o passado colonial particular que se tinha do que com a criação de um entreposto Monárquico, ou mesmo, para o capitalismo internacional.

Pensando assim, poderíamos agregar que as taxas de exportação também eram baixas tanto para os interesses estatais de implantar ferrovias, bem como para os investimentos de empresas estrangeiras de estradas de ferro, assim como queria o grupo do jornal *O Cearense*, na matéria de 1864.

A estrada de ferro de Baturité, o projeto *Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato*, a única que vai ser implantada entre aqueles quatro projetos e que especificaremos no próximo capítulo, foi composta por um conjunto de

capitais de homens da província, agrupando além de nomes do Partido liberal e do grupo do jornal *O Cearense*, membros do Partido conservador, padres e aqueles que mais tivessem alguma fortuna guardada nos baús, nos travesseiros e nos bancos. A seleção estava entre aqueles que queriam investir alguma poupança na compra de ações da *Companhia Privada* que buscava se formar. Mesmo com isso, veremos ainda que os capitais, muitas vezes, também não eram de seus próprios bolsos.

Pensada por essa dimensão, a estrada de ferro que será implantada nessa província traz, em seu cerne, algumas das grandezas contextuais intrínsecas da formação da centralidade de Fortaleza no Ceará e sua relação com as obras públicas. Parecia ser a estrada de ferro o trunfo que faltava para consolidar, materialmente, a ligação entre a capital e o interior, assumindo Fortaleza o porto principal e, concomitantemente, barrando o projeto da classe senhorial rival de Aracati, construindo nesse conflito a autonomia política, econômica e cultural dominante de Fortaleza sobre o interior da província³³.

Nessas dimensões, não seria somente a exportação de algodão e de café que faria a estrada de ferro de Baturité, com porto em Fortaleza, ser o único projeto materializado nas décadas seguintes. Por ser capital e por ter uma classe senhorial comandada pelo Senador Pompeu, as relações com a Corte seriam, de certo modo, mais necessárias e urgentes, para o contexto da realidade agroexportadora, para tal modernização.

Como bem lembra Maria Auxiliadora Lemenhe (1983):

Encontra-se, nos estudos feitos sobre o Ceará, ontem e hoje, um conjunto de evidências esparsas, não sistematizadas, indicativas de que a lenta expansão de Fortaleza e sua posterior definição como principal cidade do Ceará deveram-se à concentração nela da produção do algodão para o mercado exterior [...]. Embora se aceite que o desenvolvimento da agricultura para a exportação no Ceará forneceu as bases para a emergência e expansão de Fortaleza, defende-se a hipótese de que o sistema

³³ ROGÉRIO PONTE, Sebastião. A Belle Époque em Fortaleza: remodelação e controle. In: SOUZA, Simone de (Org). *Uma Nova História do Ceará*. 4. ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007. p. 162-191.

político-administrativo do Império criou mecanismos políticos e institucionais favoráveis à hegemonia [da capital]. (LEME-NHE, 1983, p. 2-3).

As razões para a implantação da estrada de ferro de Baturité, da formação/fortificação da centralidade de Fortaleza e da re-construção da geografia material e simbólica do Ceará são conteúdos que discutiremos com mais vagar no próximo capítulo.

Estrada de Ferro de Baturité: Fortaleza no Centro

Não se póde pôr em duvida que é á companhia do caminho de ferro de Baturité, que liga o principal porto do mar do Ceará ao seu mais rico centro productor, que compete o favor da fiança de garantia de juros, concedido pela lei de 24 de Setembro de 1873.

Engenheiro André Rebouças em
Garantia de Juros, 1874

O papel das ferrovias na centralização provincial torna-se particularmente nítido no caso do Ceará, onde, a exemplo do que ocorreu em Minas Gerais, a integração da província deu-se tardiamente.

Evaldo Cabral de Mello em *O Norte Agrário e o Império, 1999*

Fortaleza, dos meados do século até aquele ano de 1875, estava passando por significativas transformações que a tornaram o principal centro político, econômico, social e cultural da província, inclusive sobrepujando Aracati, cidade

portuária até então hegemônica no Ceará desde o século XVIII. O crescimento da exportação da produção algodoeira para o mercado externo, verificado a partir de 1860, não só dinamizou a economia cearense, como contribuiu para tornar Fortaleza o principal entreposto comercial do Ceará, face à sua condição de sede político-administrativa provincial, à construção da ferrovia Fortaleza-Baturité e as melhorias implementadas em seu porto.

Sebastião Rogério Ponte em *Fortaleza Belle Époque*, 2001

As obras da ferrovia Fortaleza-Pacatuba-Baturité, no início da década de 1870, foram respostas de um contexto em que a oligarquia em formação (a Oligarquia Pompeu) aspirava montar sua base de controle sobre o território do Ceará. E por essa oligarquia permanecer em Fortaleza havia um duplo benefício: primeiro, por estar na capital política, local onde se tinha maior concentração das decisões e direcionamento das *políticas territoriais financeiras* a partir da Monarquia; segundo, aproveitando dessa variável, a oligarquia, a todo custo, poderia usar suas políticas para hegemonizar Fortaleza enquanto centro portuário e comercial dessa província, aproveitando o contexto de anexação do Ceará ao mercado exportador de café e, principalmente, de algodão, a partir de 1860.

A estrada de ferro de Baturité (EFB), para muitos da classe senhorial de Fortaleza, foi uma continuidade da tentativa de centralidade da capital no território da província, centralidade essa que vinha se construindo mesmo com as dificuldades das comunicações internas. Conseguir dar prosseguimento àquilo que estava no projeto ferroviário Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato, elaborado na década passada, mas que existia somente no papel, parecia ser o triunfo que permitiria os “poderosos” pensar a rapidez da circulação, o controle da produção do centro e do sul do território do Ceará e as trocas de informação a partir de uma “artéria circulatória nova” com centralidade na capital.

Nessa perspectiva, o que veremos a seguir é que a materialização territorial do projeto ferroviário Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato também não foi tão fácil para a classe senhorial de Fortaleza. Nomes novos vão ser chamados tanto para associar capitais, bem como para se prontificar a vender ações. Uma companhia privada foi criada, a chamada *Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité*, que reunindo capitais dos mais variados homens, assinou um contrato com a Assembleia Provincial.

Enfim, vencer a rival Aracati e os outros projetos ferroviários que reforçariam a *centralidade dividida* do Ceará e construir o controle do “sertão” não parecia ser matéria simples. Os poucos recursos para se gastar, a queda das exportações de algodão e a seca entre os anos de 1877 e 1879 acabava por mudar ou acelerar os roteiros das construções previstas.

A estrada de ferro de Baturité (EFB) desenrolava-se com demasiada demora e com dificuldades, se levarmos em conta que seu projeto já estava decidido desde meados da década de 1860.

A Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité

A materialização territorial da primeira estrada de ferro do Ceará surge como pretensão de alguns personagens locais que estiveram envolvidos desde o começo da elaboração do projeto ferroviário Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato, como era o caso do engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante e do Senador Thomaz Pompeu de Sousa Brasil¹.

As dificuldades em montar o projeto não estavam entre a falta de grandes nomes, mas principalmente, na falta de recursos que conseguissem implantar uma ferrovia com um traçado audacioso, cheios de *obras d'arte* para serem realizadas, materiais para serem importados e mão de obra especializada para ser paga, além de necessitar de braços dos operários assalariados, já que a Lei de *Garantia de Juros* “proibia” o em-

¹ FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza: Edições UFC/NUDOC, 1989. 198p.

prego de braços escravos nas obras que participavam no rol da era (no “drama”) do progresso.

A partir da década de 1870, com o fim da *guerra contra o Paraguai*, sabendo das dificuldades de se angariar aprovação de *Garantia de Juros* com o Estado, ou mesmo, de se conseguir atrair uma empresa estrangeira (inglesa) para se responsabilizar pela construção de uma ferrovia com tais pretensões, o grupo do jornal liberal *O Cearense*, publica matérias que anunciam diariamente o projeto ferroviário da Baturité, a venda das ações e a necessidade de se construir uma companhia privada com homens locais, fato que era específico para a implantação ferroviária no Norte do Brasil (MELLO, 1999).

As matérias do jornal liberal, que durante todo o ano de 1871 foram anunciadas a cada impressão do periódico, também eram uma maneira de exaltar a ferrovia que estava por chegar. Em uma das matérias do “*Cearense*”, os donos de terra e os comerciantes de quase todos os quadrantes do território do Ceará foram convidados para participar da Baturité. Os anúncios tinham o objetivo de localizar os pontos de venda das ações e, claro, arrecadar fundos, marcando, na construção dessa rede entre oligarcas, o fito de acumular o capital necessário e, sobretudo, divulgar o *progresso* por chegar²

Em matéria do jornal *O Cearense*, de 8 de Janeiro de 1871, estava anunciado:

Os empresarios da estrada de ferro de baturité avisão ao publico
que derão começo a subscrição necessaria para a construcção

² Essas matérias foram expostas pelo jornal *O Cearense* em todo o ano de 1871, anunciando passo a passo o que estava sendo arrecadado, sendo que essa insistência significava tanto os altos custos para se iniciar a primeira secção da estrada de ferro (800.000\$000), bem como a falta de capital ou a não “coragem” de investi-los, pelos moradores da província, nessa obra. Segundo o presidente do Ceará, Esmerino Gomes Parente, só foram arrecadados com a venda de ações 469:982\$000, sendo que o restante do capital seria conseguido a partir de um empréstimo realizado com o Banco do Brasil. Ler Falla com que Esmerino Gomes Parente abriu a 2.a sessão da 22.a legislatura da Assembléa Provincial do Ceará no dia 2 de julho de 1875. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1875.

da primeira secção que deve ligar Pacatuba, tocando por um ramal, ou curva na cidade de Maranguape. Achão-se incubido da venda das acções na capital os empresarios e nas differentes localidades da provincia os Illms. Srs. Casimiro Pinto F. Manoel Dias, J. Furtuoso, Dr. A. Pinto [Icó]; Padre Daniel [Pereiro]; Victor de Barros e J. Costa [Telha - hoje Iguatu]; Araujo, Dr. Domingos e J. Raimundo da Silva [Russas]; Barão de Mecejana, Texeira Castro e s. Caminha [Aracaty]; Dr. Hypólito, L. Liberato Ribeiro e R. J. Pereira Leite [Cascavel]; Vigário Mathias, Alcides e Freitas Ramos [Aquiraz]; Felix J. de Souza, Vigário Corrêia e Pedro Ribeiro [Ipu]; João Antonio e Figueira de Melo [S. Quiteria]; J. Felipe, Castro e G. Mathias [Tamboril]; Moura Cavalcante, J. Sombra, José Manoel e Agostinho [Maranguape]; Crisanio, Estavão e A. Cabral [Pacatuba]; Caraca, João Pereira e Epifanio [Baturité]; Portual, Benvindo e Theogle [Acarape]; Joaquim da Cruz, A. F. de Magalhães e M. Luiz [Canindé]; Conego Pinto, Hermeneg, J. Amaro e Silva Seliza [Quixeramobim]; Padre Nascimento Sá, Benevides e M. J. Cavalcante [Maria Pereira]; Leopondino, Dr. Araujo Lima e Dr. F. Bastos [Saboeiro]; Bento Alvez, Barroso Velente [Imperatriz]; A. Teixeira Bastos [S. Francisco]; Dr. F. de P. Pessoa, Pinto Braga, Joaquim Ribeiro, Dr. Saboia e Monte [Sobral]; M. da Frota e Carneiro [S. Anna]; Theofilo, Padre Xavier Araujo Costa [Acarau]; Gil Pires, Custodio e Baptista [Granja]; Padre Bevilaqua, Magalhães Severiano Neves [Viçosa]; R. Gomes, M. Gomes e G. de Sousa [S. Matheus]; J. da Silva Bezerra e Padre da Costa Mendes [Boa-Viagem]; A. Luiz, P. J. Gonçalves e Joaquim Gomes de Matos [Crato]; Quesado, Barreto e Casifer [Barbalha]; Sá Moriz, Cruz Neves, A. Felipe, Claudino Couto e J. Isidoro [Jardim]; Papinha, Conceição Cunha e M. Furtado [Milagres]; Antonio Cardoso, José Xavier e F. T. de Quintal [Missão Velha] e Idelfonso, Felianno e A. J. de Squeza Rolim [Lavras]. (O CEARENSE, 1871).

A busca por esses personagens, muitos deles padres, e o anúncio das vendas das acções, eram, talvez, a cartada necessária que os homens liberais haviam vislumbrado como dimensão possível de conseguir materializar o projeto. O que toda essa divulgação nos ajuda a considerar, até agora, é que se tem um problema naquele *presente do passado* de acumulação de capital no interior da província e uma procura pelos pro-

prietários de terra de todo o Ceará sobre o que se tinha acumulado na escala da “casa” para realizar tal projeto de modernização. Se os cofres imperiais e estrangeiros não bancavam diretamente, foi preciso associar capitais privados, dialogar sobre os trajetos propostos com o governo provincial-central e sobre a *Garantia de Juros* e permitir o início das obras com ponto de partida em Fortaleza.

O que nos prova isso ainda mais é que, antes mesmo dos anúncios do *Cearense* de 1871, segundo José Capelo Filho e Lúcia Sarmiento (2010), houve no ano de 1870, um contrato assinado entre o Senador Pompeu e seus aliados que ensaiava a construção da companhia privada, mesmo que nessa data ainda não estivesse certo os recursos necessários³.

No contrato de 1870 estava assinalado o seguinte:

Os abaixo assignados Coronel Joaquim da Cunha Freire Senador Thomaz Pompeu de Souza Brazil, Dr. Gonçalo Batista Vieira, Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante e Henrique Blocklehusrt, declaração: 1º - Que têm ajustado uma sociedade, para effeito de contratarem com o governo provincial a construção de um caminho de ferro desta cidade até a Villa de Pacatuba, com um ramal para a cidade de Maranguape, ou vice-versa, organisando para isto uma companhia, como for mais conveniente, e se ajustar; 2º - Que os encargos e os lucros dos empresários até deffinitiva incorporação da companhia, serão partilhados nesta razão: Coronel Cunha, três partes, Senador Pompeu duas, Dr. Baptista Vieira duas, Dr. Pompeu duas, Blocklehusrt duas; 3º - Que todos os negocios tendentes à incorporação da sobredita companhia serão resolvidos pelos empresários, á maioria de votos, podendo elles escolher entre si um director, para a empresa, em quanto nao funcione o da companhia. 4º - Que o presente valerá, como escriptura pública, em quantos os contractantes não julgarem necessidade de redusil-a a essa forma. E para firmeza, celebrou-se o presente acordo, do qual ficara um instrumento para cada contractantes, que assignão. Fortaleza, 5 de Março de 1870. (CAPELO FILHO & SARMIENTO, 2010, p. 17).

³ CAPELO FILHO, José; SARIMIENTO, Lúcia. *Arquitetura Ferroviária no Ceará: registro gráfico e iconográfico*. Fortaleza: Edições UFC, 2010. 272p.

Novos nomes (e novos recursos) passaram a estar articulados aos nomes do Senador Pompeu e de José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, como era o caso de *Joaquim da Cunha Freire* (o Barão de Ibiapaba), que passava a ser, naquele contrato, o principal membro da associação privada, do conservador *Bacharel Gonçalo Batista Vieira* (o Barão de Aquiraz) e o negociante e comerciante inglês Henrique Brocklehurst (comerciante em Fortaleza com contato nas praças de Liverpool por ser sócio representante da *R. Singlehurst & Co.* no Ceará)⁴.

Tanto o Coronel Joaquim da Cunha Freire, como o Bacharel Gonçalo Batista Vieira eram homens donos de terra, de vastas propriedades nas serras da Ibiapaba, Baturité, Meruoca etc, e nos sertões. A justificativa para o interesse desses homens em participar da Baturité estaria na relação que havia, se reforçava e se confirmava entre os projetos de implantação das estradas de ferro com a propriedade/produção da terra, sendo de interesse dos proprietários, claro, valorizar suas propriedades, facilitar o transporte da lavoura, dos braços e das informações e manter o controle político de seus próprios estabelecimentos, além de pretender angariar lucros com o transporte dos produtos de outros proprietários.

Segundo o Barão de Studart (1910), o Bacharel Gonçalo Batista Vieira (o Barão de Aquiraz) havia sido formado na Faculdade de Direito de Olinda, era filiado e chefe do partido conservador, permanecendo até 1871, quando rompeu com o partido no Ceará por discordar da aprovação da *Lei do Ventre Livre*, já que era o Barão proprietário de escravos, além de donos de terras e agora pretenso proprietário de ferrovias⁵.

⁴ “O estabelecimento de Singlehurst & Co. merece uma menção especial, por ter sido a mais antiga casa comercial estrangeira na província e por ter dado início, com certa regularidade, ao comércio cearense com a Europa. Sua origem remonta a 1811, portanto três anos após a abertura dos portos, quando o irlandês William Wara chegou ao Ceará, criando em 1835 uma filial da Singlehurst & Co. De Liverpool. A filial ficou popularmente conhecida como Casa Inglesa e sobreviveria, por todo o século XIX, como a principal distribuidora das mercadorias vindas da Inglaterra, além de compradora dos produtos cearenses para o mercado Europeu” (TAKEYA, 1995, p. 111-112).

⁵ STUDART, G. *Diccionario Bio-Bibliográfico*. v. 1. Abel-João. Fortaleza: Typo-Lithographia a Vapor, 1910. p. 344-345.

Já o Coronel Joaquim da Cunha Freire (o Barão de Ibiapaba) foi um daqueles homens que mais exploraram o trabalho e acumulou fortuna no Norte do Brasil, além de ter sido vice-presidente da província por algumas vezes, como membro do Partido Conservador, e um dos interessados pelos chamados “melhoramentos materiais” ⁶.

Os novos nomes que estavam atrelados ao projeto ferroviário Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato eram homens de propriedade, de capital acumulado, donos de escravos, homens de ciência, homens de política, envolvidos com as questões locais e do Senado. Os proprietários da companhia privada que estava prestes a ser formada, na verdade, eram homens da classe senhorial, que seguiam aquela lógica saquarema de que quando algo não dá para fazer sozinho, entre os amigos de um único partido, juntam-se os membros do Partido Liberal com os do Partido Conservador e com os homens de articulação estrangeira e faz o projeto a todo custo.

Foi nessa relação de contatos entre a diversidade da classe senhorial de Fortaleza que vai ser criada a *Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité* entre 1870-1872 e que vão se iniciar o conjunto de contratos para a construção do leito da via férrea, a compra de dormentes e materiais importados e o pagamento de engenheiros, operários e fiscais da ferrovia⁷.

No *Relatorio do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Públicas*, em 1873, estava expostas as relações entre a *Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité*, com Governo provincial e a Corte, o relato trazia à tona a arrecadação, a multiplicação e as somas dos recursos, para a construção da EFB, junto às concordâncias das leis de *Garantia de Juros*:

Em 25 de Julho de 1870 foi contractada a construção de uma via férrea economica [com bitola estreita de um metro] entre a capital da provincia do Ceará e Baturité, com a extensão apro-

⁶ STUART, G. *Diccionario Bio-Bibliográfico*. Volume segundo. Joaquim-Otto. Fortaleza: Typo-Lithographia a Vapor, 1913. p. 16-17.

⁷ Sobre a Companhia, aturdia o Senador Thomas Pompeu de Souza Brazil na Assembléia de acionistas da EFB em 14 de Agosto de 1872 “A via férrea de Baturité, será sempre a primeira empresa do Ceará, como especulação lucrativa ou como obra patriótica” (SOUZA BRAZIL, 1872 *apud* CAMPOS, 1982, p. 11).

ximadamente de 100 Kilometros. Em 11 de Outubro do mesmo anno concedeu-se á respectiva empreza a subvenção de 400\$000 por legua de 3,000 braças, durante 10 annos. Este favor foi, por lei provincial de 9 de Setembro de 1871, convertido em garantia de 6% sobre o capital de 800\$000, custo orçado da 1ª Secção que se estende da cidade da Fortaleza a Pacatuba. Posteriormente foi elevada a 7% a Garantia sobre o capital de 2.6000\$000. A companhia requereu e obteve autorização, por decreto nº 5260 de 10 de Abril de 1873, para elevar a essa quantia o seu fundo social podendo emittir as novas acções dentro ou fora do Império. D'esse capital, até o presente, tem sido subscrito 508:000\$000 e realizado 288:798\$000. A Companhia, inibida de proseguir nas obras por deficiência de meios, e tendo já obtido da provincia, além dos indicadores favoraveis, a quantia de 100 mil por empréstimo, solicitou do Governo Imperial fiança da garantia de juros sobre o capital de 2.600:000\$000 e a garantia de juros sobre o capital adicional de 1.400:600\$000, indispensavel á execução de todos os serviços da empreza. Fazendo applicação da lei nº 2450 de 24 de Setembro de 1873 concedeu o Governo a garantia e a fiança de garantias sollicitadas, e além d'esses favores, outros autorizados pela lei nº 641 de 26 de Junho de 1852, mediante as clausulas addicionais ás do contrato provincial. (MACOP, 1872-1873, p. 112-113).

Mesmo já sabendo que a lei de *Garantia de Juros* era uma maneira de multiplicar o capital privado com o dinheiro público, no Ceará, os contratos de terraplanagem, as compras de materiais fixos e rodantes, a contratação de outros engenheiros e as inaugurações das estações da EFB foram se dando de maneira lenta, porém, acontecendo.

No dia 3 de fevereiro de 1872, outro contrato era assinado, agora entre a Companhia e o engenheiro Jeronimo Luis Ribeiro, aquele mesmo que havia feito a terraplanagem da estrada de terra e o pedido do projeto para construção da estrada de ferro Mundahu-Itapipoca-Imperatriz e que passava a ser o responsável pelas obras de formação do leito (movimentos de terra e obras d'arte em quatro seções) da EFB, já que aquela ferrovia pretendida pelo engenheiro não havia saído do papel e nem parecia ter recursos próprios para isso.

No contrato entre os empresários da EFB e o Engenheiro, para os trabalhos de movimentos de terras, estava sendo assinado o seguinte:

Escritura de contracto que faz a companhia cearense da via ferrea de Baturité, representada por seus diretores abaixo nomeados com o Engenheiro Dr. Jeronimo Luis Ribeiro para a construção da via ferrea projectada desta capital a Pacatuba e Maranguape, compreendendo o movimento de terras e obras d'arte, pela quantia de 205\$000 de que foi pago o sello devido, e tudo como abaixo se declara. - Saibam quantos esta virem que sendo no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos sententa e dous, aos nove dias do mez de fevereiro, nesta cidade da Fortaleza, capital da provincia do Ceará, em meu cartório, por me ser destribuida esta escriptura, foram presentes perante mim as duas testemunhas abaixo assignadas, de uma parte a Companhia Cearense de via ferrea de Baturité, representada por seus Directores Senador Thomaz Pompeu de Souza Brazil, Barão de Aquiraz, Commendador Joaquim da Cunha Freire, Dr. José Pompeu Cavalcante de Albuquerque, João Mackee, como procurador de Henrique Brockleurst, e de outra, o Engenheiro Dr. Jeronimo Luis Ribeiro, todos moradores nesta mesma capital, menos o ultimo, que é da cidade de Recife em Pernambuco e bem conhecidos de mim Tabellião, do que dou fe. E por elles Directores da referida Companhia foi dito perante as mesmas testemunhas que haviam concordado e feito com o mencionado Dr. Jeronimo Ribeiro um contracto para a construção da via férrea desta capital até á Pacatuba e Maranguape sob as bases e clausulas seguintes: 1ª O contractor Dr. Jeronimo Ribeiro obriga-se á construir o leito da via férrea projectada d'esta capital a Maranguape e Pacatuba, segundo a directriz mandada observar, digo traçar pela Companhia, e bem assim as obras d'arte, necessária em toda linha, pela quantia de duzentos contos de reis. O cumprimento da linha se mede da estação desta capital até a do Maracanhú e d'ahi até a estação da Pacatuba e Maranguape. Naquelle preço ficam comprehendidos os movimentos de terra para o nivelamento dos terrenos, que forem designados para as estações da Pacatuba, Maranguape, Maracanhú e Arronches, bem como o das linhas de desvio, que a Companhia julgar necessario. 2a O leito será preparado em dez pés ingleses de largura. Os aterros serão

formados com barro, areia, cascalho, ou quaesquer outras materiais terrosas, conforme a natureza do terreno e a segurança exigida. O Maximo declive da linha será de um por cento. De cada lado nos córtes se fará uma valla de demensões dadas, cuja conservação corre por conta dos contractados ate o definitivo recebimento das obras. 3a Como obras d'arte se comprehendem boeiros, pontilhões e pontes, mas destas unicamente as paredes de encosto, tudo com a máxima solidez. Nas construcções so sem empregará tijollo de primeira qualidade e argamassa de cal e cimento quando for necessario, mas sempre que for possível será preferido o granito. A linha que em altura da Munguda corre paralléla á serra ate a Pacatuba poderá ser desviada para o nascente precedendo accordo com a companhia sobre a nova directriz a adaptar. 4ª Todas as obras acima indicadas estão concluídas no ultima janeiro de mil oitocentos setenta e tres, sendo obrigado o contractador á conservação dellas até trina e um de julho do dito anno. 5a A ccompanhia todos os mezes de um a três, fará medir os trabalhos executados e concluídos e os pagará na razão seguinte: Cinco contos de reis por milha Inglesa na secção da capital a Arronches, Seis contos de reis por milha Inglesa de Arronches a Maracanhá a ponta da serra do Pitaguary, preço igual a do Maracanhá a Maranguape, e treze contos e seicentos mil reis por milha da ultima secção a Pacatuba. 6a De cada quantia que o contractador receber deduzir-se-há dez por cento, que serão conservados em deposito para lhe serem entregues depois do recebimento definitivo das obras, conjunctamente com qualquer outra quantia que lhe dever a Companhia para preenchimento do preço total do contracto. 7a O deposito de que trata servirá de garantia a Companhia para a execução d'este contracto. 8a O contractador pagará quinhentos mil reis de multa por cada mez de demora na conclusão das obras contractadas, e em tal caso será sempre de seis mezes o prazo da conservação das obras á contar da data da respectiva conclusão. 9a O contractador fica também obrigado a nivelar dentro de três mezes á contar da data deste contracto o terreno comprehendido entre a cadeia publica e o semiterio velho, destinar o para a estação da estrada, e ao mesmo tempo a fazer uma rampa no prolongamento da rua da cadeia, estendendo-se ate a praia, que facilite o tranzeto de pessoas a pé e á Cavallo. 10a Receberá pela execução dos serviços constantes da clausula

supra (9a) a quantia de cinco contos de reis pagos na razão da marcha dos trabalhos á juiso da companhia. 11a Obriga-se a dar ditos serviços de clausula 9a concluídos dentro do prazo de três mezes contados da data deste contracto. 12a ^{pot}_{ca} ^d_{a m} ^{ez} de demora pagará uma multa de quinhentos mil reis. 13a Das quantias recebidas e para garantia da Companhia se deduzirão dez por cento, que serão levantados trinta dias depois de concluídos os serviços. 14a finalmente; O contractador fica sujeito na execução das obras relativas a preparação do leito para a via férrea á plena fiscalização da Companhia, tendo-se em attenção a clausula 20 do contracto da Empreza com o Governo da Província. (CARTÓRIO FEIJÓ, 1872).

O interessante do extenso contrato realizado no Cartório da família Feijó entre a *Companhia Cearense da Via-Ferrea de Baturité* e o engenheiro Jeronimo Luis Ribeiro é que o mesmo apresenta a repartição do trajeto em quatro etapas, confirmando serem os traçados os mesmos dos planos de meados de 1860: a primeira secção foi demarcada entre *Fortaleza e Arronches*; a segunda, de *Arronches a Macaracanhú*; a terceira, de *Maracanhú a Maranguape*; e a quarta, de *Maracanhau a Pacatuba*. Além disso, o contrato ainda acaba por designar a posição geográfica da estação ferroviária, o tempo de um ano para a realização de toda a obra e os pagamentos que serão feitos ao engenheiro pelas suas responsabilidade e habilidades.

Foi dessa forma que se iniciaram as obras da estrada de ferro de Baturité, sendo ainda importante assinalar que outros engenheiros haviam se envolvido com os estudos do traçado e a fiscalização da ferrovia, como era o caso do “engenheiro britânico Edmund Compton”, de “Francisco José Gomes Calaça” (CAPELO FILHO & SARMIENTO, 2010, p. 17), de José Privat, do próprio José Pompeu Calvacanti, do Nicolau Rodrigues França e Leite, do francês Carlos Eduardo Saulnier de Pierrelevée, Manoel de Mendonça Guimarães etc, nomes já conhecidos na implantação das ferrovias no Brasil.

No caso dos materiais, aqui nos referindo aos dormentes, foi assinado um contrato entre a Diretoria da Companhia Cearense e Francisco

Gomes da Silva, Major José Joaquim Carneiro e João da Silva Braga, acordo estimado no valor de doze contos e seiscentos mil reis para fornecimento de nove mil dormentes de madeira para o leito da mesma estrada, sendo que cada dormente estaria avaliado com o custo de mil quatrocentos réis cada um⁸.

Como abaixo se declara:

João da Silva Braga, Francisco Gomes da Silva e Major José Joaquim Carneiro se obrigão: 1º A fornecer cada um delles a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité trez mil dormentes das seguintes madeiras: Aroeira, Páo-Ferro, Assende-Candeia, Cedro, Páo-d'óleo, Massaranduba, jatahy, Tatajuba, Sucupira, Juca, Páo-d'arco, Páo Branco, sendo este ultimo da qualidade melhor para durar estando enterrado. 2º Os dormentes terão o comprimento de oito palmos, uma face com a largura de cinco polegadas, uma altura de quatro, não se cortando senão cerne na parte mais fina da madeira. Serão lavradas na face sobre que se tem de apoiar e serrados nas extremidades. 3º Os referidos dormentes serão entregues até o ultimo dia de Agosto próximo futuro e cada um dos contractadores collocará, os que tem de fornecer ao longo do leito preparado para a via férrea formando nove filhas á igual distancia uma da outra, desde o lugar destinado a Estação da cidade até o lugar destinado para a Estação de Arronches, ou nos pontos designados pelo Engenheiro da Companhia. 4º Logo que qualquer um dos fornecedores tiver entregue mil dormentes terá a receber da Companhia a importancia de correspondente na razão de mil e quatrocentos reis, preço ajustado de cada dormente. A entrega só poderá ter lugar quando o engenheiro da Companhia as tiver contato, verificando conforme que estão ao contracto. 5º Cada fornecedor depositará a sua madeira ao longo do leito da via férrea nos pontos designados deixando marcada de modo a conhecer-se a quem pertence. 6º Por cada dormente que qualquer dos contractadores deixar de entregar até o dia ultimo de Agosto próximo futuro pagará a Companhia uma multa de setecentos reis. (CARTÓRIO DIÓGENES, 1872, p. 111-112).

⁸ APEC - Livros de Escritura do Cartório Diógenes, 2º *Oficio de Notas de Fortaleza*, Livro nº 6, Fls. 111v/112.

Sobre a compra das locomotivas, trilhos e livros estrangeiros, isso ficou sob a responsabilidade de Henrique Brocklehurst que, em contato com as praças de Liverpool, importou para o Ceará os materiais necessários e os engenheiros que eram exigidos e tinham experiências e ensinamentos já bastante consolidados no que tange à implantação de estradas de ferro na Europa.

O mais estranho de se compreender é que a *Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité*, com capital privado, também não teve facilidade para começar as obras, pois faltou dinheiro, atrasaram-se os pagamentos da *Garantia de Juros* entre 6% e, depois, de 7% que haviam sido conseguidas com o Governo provincial e Central, as produções do algodão para exportação despencavam a cada ano em que caminhava a década de 1870, as aberturas comerciais com a Inglaterra fechavam-se devido à *crise dos preços* do algodão, principalmente, a partir de 1873 (HOBSBAWM, 2003; MELLO, 1999) e, para completar, baixaria uma *secca* entre os anos de 1877-1879, essa que tanto serviria para repensar as obras, assustar os homens da província e fazer valer as forças do Senador Pompeu, em busca de recursos na Região Sul.

O gráfico da queda dos preços e da quantidade exportada de algodão e de café no final da década de 1870 (apresentados no final do capítulo anterior), de uma forma ou de outra, assustava a classe senhorial, pois o motivo de construir a EFB estava tanto em levar o transporte ferroviário às portas das propriedades dos diretores da via férrea, bem como em querer fazer com que os produtos que bailavam no interior do Ceará viessem para Fortaleza pela EFB, garantindo a centralidade da capital e, ainda mais, os lucros com os impostos que eram pagos para transportar os produtos isolados, como arrobas de algodão, as cabeças de gado, os passageiros etc.

E discursos a favor da construção da primeira seção da ferrovia encampados pela *Companhia Cearense* também não faltariam no Sul. Um deles foi o de André Rebouças (1874) que, mesmo sabendo dos outros projetos ferroviários para o Ceará, anunciava o projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité como o mais precioso, pois, em seus dados, havia sido essa província o quarto maior produtor de café no início da década de

1870, reforçando o coro tanto da urgência da ferrovia, bem como da continuação da produção de café:

Diz o engenheiro Rebouças:

Eis-nos chegados ao Ceará, onde vamos achar-se mais alguma cousa do que simples projectos; ahi graças a esforços patrióticos, que só a posterioridade saberá bem aquilatar e recompensar, construe-se já um caminho de ferro - a auspiciosa linha da Fortaleza a Baturité. A província do Ceará é a quarta productora de café do Imperio: no exercicio de 1871 a 1872 exportou 1.345.105 Kilogramas de café; basta que continue a promover esta preciosa cultura para ter segura a sorte de todos seus caminhos de ferro. (REBOUÇAS, 1874, p. 150).

Iniciadas as obras da EFB em 1872, chegando ao primeiro ponto da seção (Fortaleza-Arronches) em julho desse ano e encostando-se ao sopé da *Serra de Pacatuba* somente em 1875, a via férrea de Baturité, ainda tão minúscula, com apenas *trinta e três quilômetros*, já aparecia enquanto artefato material do “progresso”, motivo de comemoração e discurso, festa de inauguração, visita pelos “poderosos” aos campos de trabalho e promessas “civilizatórias” para o sertão, pois nada era tão escasso como ferrovias e bons portos na região Norte do Império⁹.

Como bem resume Benedito Genésio Ferreira (1989),

Os primeiros trilhos do trecho: Fortaleza-Parangaba (então Arronches) foram assentados [até] 1º de julho, circulando um mês depois a primeira locomotiva do Ceará: ‘A Fortaleza.’ A inauguração do trecho Fortaleza-Parangaba teve lugar a 29 de novembro de mesmo ano, sendo que a estação da Pacatuba foi inaugurada três anos depois, a 9 de Janeiro de 187[5]. (FERREIRA, 1989, p. 32).

⁹ Entre os ofícios que encontramos de envio e recebimento na caixa da Diretoria da Companhia Cearense da via férrea de Baturité na APEC, muitos são de convites ou agradecimentos pelas festas que vão sendo realizadas a cada frente de campo de trabalho, extensão da ferrovia e inaugurações das estações.

E, além desse trajeto, na chegada das obras aos terrenos da Pacatuba e de Maranguape, no plano do engenheiro André Rebouças de 1874 estava escrito que “nos estudos de prolongamento do caminho de ferro de Baturité será conveniente estudar as vantagens de estendê-la, em ramal, ou em tronco principal, pelo Valle do rio Jaguaribe, [este] o mais vasto e o mais importante da província do Ceará” (REBOUÇAS, 1874, p. 152). Sinal esse de projeção do traçado da estrada de ferro de Baturité que nos faz articular com as pretensões do corredor da sua rival Acarati-Icó-Crato, por onde a circulação do Jaguaribe saía pelo Aracati, querendo ligar esse *nó* do vale ao controle do porto de Fortaleza.

Porém, a construção dessa secção da via férrea de Baturité (Fortaleza-Pacatuba), realizada com recursos dos proprietários e dos comerciantes da província com *Garantia de Juros* (mesmo que essas atrasassem) não foi o bastante para fazer essa ferrovia atingir um dos seus pontos mais importantes que seria a Serra de Baturité e, muito menos, atingir o *Valle* do Jaguaribe.

Entre os anos de 1874 a 1877, mesmo circulando mercadorias, pessoas e dinheiro entre os pontos que a ferrovia tocava no território do Ceará, a *Companhia da Via Férrea de Baturité* vai anunciar crise, problemas internos financeiros e pedir o pagamento de *Garantia de Juros* atrasados sobre os gastos que iriam aparecendo e que foi investido nesses anos.

Especificando o primeiro semestre de 1874, o engenheiro fiscal, Manoel Mendonça Guimarães, enumerava que a EFB apresentava déficit ao comparar aquilo que se gastava por quilômetro mensal, força de trabalho paga e combustível consumido para manter o tráfego entre Fortaleza e Arronches e de Arronches para Maracanahu com o que estava sendo arrecadado, sendo enumerado, pelo engenheiro, um saldo negativo, somente nesse semestre, de mais de 14:000\$000¹⁰ (ver Tabela 5).

¹⁰ GUIMARAES, Mendonça. *Relatorio do Engenheiro Fiscal da Via Ferrea De Baturite*. Anexo ao relatório com que o excellentissimo senhor dr. Esmerino Gomes Parente abriu a 2.a sessão da 22.a legislatura da Assembléa Provincial do Ceará em 2 de julho de 1875. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1875.

Tabela 5 – Déficit da Estrada de Ferro de Baturité (1874)

MESES	RECEITA	DESPESA
JANEIRO	2.935\$561	6.778\$936
FEVEREIRO	2.522\$376	5.249\$687
MARÇO	2.004\$073	6.631\$623
ABRIL	1.474\$099	5.302\$139
MAIO	2.169\$779	3.266\$160
TOTAL	11.103\$888	26.228\$548

Fonte: ASSIS, R. J. S. de, 2010, Adaptado de GUIMARAES, Mendonça Guimarães. Relatório do Engenheiro Fiscal da Via Ferrea de Baturite, 1874.

É interessante ainda frisar, que sobre o que estava sendo coletado com a venda de bilhetes de passagens, com o frete das bagagens dos passageiros e com as mercadorias transferidas, eram essas últimas que mais deixavam algum recurso financeiro, porém, muito pouco para aquilo que se precisaria para manter uma estrada de ferro com grandes lucros e que, particularmente, permitisse aos empresários da Baturité a continuação da obra, em vez, da declaração da crise, dos problemas com o caixa (pois em 1875 o déficit seria de 30:020\$723, assim, também, como se teria saldo negativo em 1876),¹¹ da quebra de acordos com alguns dos engenheiros, da acumulação de dívidas com o Banco do Brasil, das desconfiças, por parte do Governo Federal, dos cálculos que apareciam como despesas (sempre bem superiores), da necessidade de se pedir dinheiro emprestado aos bancos europeus (franceses ou ingleses) e das pretensões de venda da *Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité* para uma empresa inglesa e, como veremos posteriormente, para o Governo Central.¹²

¹¹ Dado registrado na *falla o desembargador Francisco de Faria Lemos, presidente da provincia do Ceará, abriu a 1.a sessão da 23.a legislatura da Assembléa Provincial no dia 1.o de julho de 1876. Fortaleza, Typ. Cearense, 1876.*

¹² Segundo o presidente da provincia do Ceará, Esmerino Gomes Parente, a *Companhia Cearense* esteve sendo negociada, em 1875, com os ingleses a partir da mediação do estabelecimento britânico *Singlehurst & Co.* Segundo o presidente, a venda da companhia não estava sendo oferecida a Corte por acreditar que o Governo Imperial na pagaria tão caro por uma provincia que pouco tinha em caixa. Ler o Relatório com que o Esmerino Gomes Parente abriu a 2.a sessão da 22.a legislatura da Assembléa Provincial do Ceará em 2 de julho de 1875. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1875.

Mesmo com os saldos negativos, alguns presidentes de província, acreditavam que seria interessante não *desnacionalizar* a estrada de ferro de Baturité, muito menos, vendê-la para os ingleses, pois, para os administradores, bastava esperar alguns anos, até a estrada de ferro “prender” os conjuntos principais de serras e de sertões (Pacatuba, Maranguape, Canôa, Baturité, Inhamuns, Jaguaribe, Araripe etc) acreditando que logo a partir disso, se teriam grandes saldos (PARENTE, 1875, p. 26-27).

Ao contrário do otimismo de presidentes e de proprietários, a *Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité* entraria mesmo em crise após implantar a primeira secção da ferrovia, crise essa que seria até divulgado em outros documentos oficiais posteriores, representando esse alarme uma ideia de *dificuldade* e de *vitória* para aqueles da classe senhorial que se dedicaram a modernizar o Ceará a partir do porto da capital.¹³

Poderíamos lembrar, por exemplo, sobre essas dificuldades de implantação da primeira secção da EFB no Ceará, do estudo *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité*, de Ernesto Antonio Lassance Cunha, elaborado para a *Exposição de Chicago* em 1892 (exposições mundiais que eram consagradas para o Brasil como “a festa” para apresentar os “dramas” e os obstáculos “da chegada” do progresso e do trabalho nos trópicos),¹⁴ onde, na ocasião, argumentava o engenheiro sobre a Companhia:¹⁵

A Companhia, devido a pobreza do Ceará, às secas que periodicamente o assolam, e na desconfiança de que só muito tarde o capital empregado oferecia resultados remunerados, luctou com os maiores embaraços para levar a effeito a construcção do trecho iniciado, a falta de capitais para acudir as despesas

¹³ SOUZA BRAZIL, Thomaz Pompeu de. *Relatório da Via Férrea de Baturité*. Anexo da Falla com que o desembargador Francisco de Faria Lemos, presidente da província do Ceará, abriu a 1.a sessão da 23.a legislatura da Assembléa Provincial no dia 1º de julho de 1876. Fortaleza: Typ. Cearense, 1876.

¹⁴ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As Barbas do Imperador*: Dom Pedro II, um monarca nos trópicos. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. 623p.

¹⁵ O documento se encontra na íntegra nos anexos do estudo de CAPELO FILHO, José; SARMIENTO, Lidia. *Arquitetura Ferroviária no Ceará*: registro gráfico e iconográfico. Fortaleza: Edições UFC, 2010. 272p.

de preparação do leito e aquisição do material fixo e rodante, no estrangeiro, pelo que so no dia 7 de Setembro de 1875 inaugurou a estação de Maranguape e em 9 de Janeiro a estação de Pacatuba. Nesta ocasião já a companhia estava completamente exangue de recursos ao ponto de retardar os compromissos contrahidos com empreiteiros a quem foi dada a construção. Sem embargo do estabelecimento do tráfego, a companhia continuou a lutar com as maiores dificuldades, porque embora affluissem productos da lavoura para as estações inauguradas, o pequeno percurso da linha em tráfego e a escassez e má qualidade do material rodante de que depunha, não lhe porporcionava renda que cobrisse as suas despesas de custeio (LASSANCE CUNHA, 1892 *apud* CAPELO FILHO & SARMIENTO, 2010, p. 255).

Nessas dimensões espaciais, as transformações geográficas que vinham ocorrendo no território do Ceará, pela implantação da EFB, relacionadas à integração, à expansão da ocupação, às construção de outras infraestruturas físicas e sociais, ao povoamento, ao consumo dos produtos industriais das ferrovias e ao crescimento populacional em pontos do território ainda eram mínimas frente a ambição que se tinha, desde o início, de se romper com o tempo social das pessoas de se relacionarem no seu próprio local e com os outros lugares no Brasil. Lembramos que era apontado, já na década de 1860, a vontade de atingir o braço direito do Rio São Francisco e manter uma futura ligação com a Estrada de Ferro Dom Pedro II.

A crise particular na construção dessa secção (Fortaleza-Pacatuba) provocou a vontade dos proprietários de vender a EFB ao Estado, já que a produção da lavoura nas serras e nos sertões, mesmo tão alarmadas pelo Sul, não estava em alta, logo, a circulação da produção agrícola, que permitia deixar lucros para os ânimos dos próximos investimentos, era observada como foco, sendo estratégia da classe senhorial envolver o Governo Imperial com os gastos de infraestrutura:

Garantir os recursos do Estado monárquico como financiador dessa obra, nesse período de poucos recursos nos cofres da tesouraria e nos bolsos particulares, seria uma grande estratégia

para arrecadar o dinheiro gasto via a Lei de Garantia de Juros e passar a pensar a produção agrícola e o comércio local enquanto o centro das atenções, já que era o domínio da propriedade da terra e do algodão, das toneladas de café, do fumo, da cera da carnaúba, da rapadura, do óleo de algodão, do tabaco e da arrecadação de impostos que faziam dos proprietários-político ser classe senhorial (ASSIS & SAMPAIO, 2010, p. 83).

A queda que se anunciava da produção da lavoura, atingindo as transações comerciais em Fortaleza, toma seu caminho divisor em 1877, quando é alarmado uma estiagem no Norte do Brasil, uma *secca* que surgiria como um fator natural-social após *trinta e dois* anos de intervalo, pois a última grande estiagem, segundo Thomaz Pompeu de Souza Brazil (1877), havia acontecido em 1845. Muitas vezes, devido à demora da tão calculada “estiagem periódica”, o próprio Senador Pompeu chegou a acreditar que as construções dos pequenos açudes haviam modificado o clima da província, tendo o Ceará, de uma vez, se libertado da seca.¹⁶

A construção ou continuação da EFB faz parte de um cenário que se configura pela queda da produção da lavoura, pela seca de 1877 e ainda mais, a partir da estiagem, pela necessidade de controlar um conjunto de escravos e de sertanejos pobres e expropriados que migravam do sertão para as cidades do litoral, em busca de comida, “esmolas”, abrigo ou quaisquer providências de sobrevivência que deveriam ser assumidas pela classe senhorial e pelo Estado, já que foram eles que apartaram os humanos dos meios de produção e que os rebaixou a mercadoria quer enquanto escravo quer enquanto vendedores da força e criatividade do seu trabalho.¹⁷

¹⁶ SOUSA BRAZIL, Thomas Pompeu de. *Memória Sobre o Clima e Seccas do Ceará*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1877. 59p.

¹⁷ O anúncio da *secca* de 1877 tem larga descrição no relatório do presidente do Ceará, Caetano Estelita, este sendo também membro da facção Pompeu. Ler Falla com que o desembargador Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa abriu a 2.a sessão da 23.a legislatura da respectiva Assembléa no dia 2 de julho de 1877. Fortaleza, Typ. Dom Pedro II, 1877.

O discurso do presidente liberal Caetano Estelita (1877), ajuda-nos a compreender esse contexto entre seca, emigração para a capital e preocupação/aproveitamento dos retirantes. Diz o administrador:

Desde que a secca manifestou-se em toda a sua nudez, entrando francamente em um periodo da maior gravidade, varrendo da superfocie do solo todos os recursos, que podiam facilittar os transportes e todos os meios com que era licito contar ainda dentro da provincia para auxiliar o governo, no empenho de occorrer às necessidades da população, maxime a que demorava nas regiões mais remotas, então o povo, tomado de pânico, e assutado pela sua sorte, commeçou-se a dispersar-se em todas as direcções, e a emigração que se operava lentamente, tomou um curso rapido e de uma affluencia considerável [...] No momento em que me dirijo a V. Exc. A população adventicia n'esta capital e assaz numerosa sendo calculada em mais de quarenta e tres mil pessoas e todos os dias seu numero cresce. (ESTELITA, 1877, p. 20).

A dificuldade de acumular capital com a ferrovia se ampliava (com todos esses elementos) e os empresários da própria EFB viram que, com a *secca* de 1877, poderia ser resgatado o capital financeiro (a partir da pretendida venda da Companhia) que havia sido investido há poucos anos, retornos que, de alguma maneira, chegaria aos bolsos com somas ampliadas.

A centralidade político-econômica da capital, pensada de maneira avassaladora pela classe senhorial de Fortaleza, que tomaria o poder de Aracati nesse trâmite agroexportador, foi novamente ameaçada, ao mesmo tempo, que era também re-planejada. Pois a secção Fortaleza-Pacatu-ba estava paralisada desde 1875, os produtos para exportação deixaram de chegar até ao porto da capital com a estiagem e teria a seca de 1877 avançado outras variáveis, assustando proprietários e padres, sendo que seria um deles, o então e ainda vivo Senador Pompeu, quem iria tornar as iniciativas para a saída da classe senhorial, quer para a crise econômica da *Companhia Cearense* quer para a continuação da ferrovia Baturité.

A seca de 1877, valorizava, ainda, a relação moral, que forçaria a classe senhorial existir, entre o migrante e o trabalho. Como dizia o trágico Caetano Estelita, “conciliava-se, assim, a necessidade moral do trabalho que, aproveitando tantos braços validos, distrahia-os da ociosidade, elemento creador de vícios e perversão dos sentimentos humanos” (ESTELITA, 1877, p. 22). Força de trabalho essa que seria utilizada para erigir os melhoramentos materiais da província, sendo que tudo isso era construção intelectual já de anos anteriores.

Durante a década de 1860 e 1870, o Senador Pompeu havia se preocupado, principalmente, com a temática da “seca” e dos “melhoramentos materiais”, escrevendo o texto *A Necessidade da Conservação das Mattas e da Arboricultura* e o livro *Memória Sobre o Clima e Seccas do Ceará*, de grande importância para o debate científico-político da época.

Nessas duas bibliografias supracitadas, Thomaz Pompeu chegava às conclusões de que eram as secas um dos grandes “inimigos” que retardavam o *avanço material* da província do Ceará (além de produzir a *derrubada das mattas*), sendo que as estiagens eliminavam os recursos, a produção e a população em cada último intervalo de dez a vinte anos (período de uma seca para outra). Mesmo que também houvesse engenheiros e outros geógrafos que oferecessem respostas variadas acerca do problema, como era o caso de Raja Gabaglia.¹⁸

É claro que o Senador Pompeu estava compreendendo as *memórias das seccas* a partir do olhar da classe senhorial, do olhar dos proprietários e dos políticos do Estado. Sabendo disso, para o Senador, duas iniciativas contra os “estragos”, nos momentos das secas, deveriam ser tomadas: a primeira, era que se deveria contar com a construção de açudes, esses, para o Senador, capazes de armazenar água, sustentar uma certa vegetação e fornecer a alimentação para os animais e a população (e cientificamente, para além disso); a segunda, no período das secas, deveriam ser ocupados os “braços ociosos” dos sertanejos migrantes em obras públicas, devendo ser negado assim a doação de esmolas, de dinheiro, ou mesmo, de alimentos que não fossem em troca de trabalho (BRAZIL, 1877).

¹⁸ GABAGLIA, Raja. *Ensaio Sobre Alguns Melhoramentos Tendentos à Prosperidade da Província do Ceará*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877.

Como bem lembra José Weyne de Freitas Sousa, em seu *Política e Seca no Ceará: um projeto de desenvolvimento para o Norte (1869-1905)*, o Senador Pompeu já havia preparado um discurso sobre a seca, os melhoramentos materiais e os rebatimentos nas províncias pobres do Norte desde a década de 1860,¹⁹ “com isso, a idéia de aproveitar a mão de obra abundante já estava colocada antes mesmo da seca de 1877-1879” (SOUSA FREITAS, 2009, p. 134).

Foi por esse trâmite que os diretores da *Companhia Cearense da Via Férrea* fizeram as ligações quando compreenderam que poderia se tornar *ponto em comum* a queda da produção, o aparecimento na capital dos primeiros retirantes e a paralisação-continuação das obras a partir da conquista de recursos na Corte conseguidos por meio do amigo do Senador Pompeu, o chamado João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, que concordaria com o uso das mãos dos sertanejos na EFB.²⁰

Cabe aqui lembrar que, a respeito das relações de centralização da monarquia que ocorriam sob a égide da descentralização, Manoel Fernandes de Sousa Neto (1997) nos deixa claro que o Senador Pompeu, *um geógrafo do poder no império do Brasil*, foi um daqueles homens que conseguiram, por meio da *prática do favor* e da *ciência*, as forças necessárias para estabelecer e fazer acontecer seu interesse particular provincial com o apoio do Governo Central.²¹

Entre os jogos de poder que fizeram Pompeu e Sinimbu se relacionar, estava marcada a leitura de seca como evento “natural” periódico na

¹⁹ SOUSA, José Weyne de Freitas. *Política e Seca no Ceará: um projeto de desenvolvimento para o Norte*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 2009. 232p.

²⁰ “João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu (Visconde de Sinimbu) nasceu em Alagoas em 1810 no engenho Sinimbu. Formou-se em direito pela Faculdade de Olinda e ocupou diversos cargos, como: deputado estadual, ministro residente em Montevideu, juiz de direito em Cantagalo (RJ), chefe de polícia do Rio de Janeiro e da Corte, presidente do Conselho de Mineração, presidente das províncias do Rio Grande do Sul e da Bahia e Ministros dos Negócios Estrangeiros da Agricultura e da Justiça. Em 1878 após a morte súbita de Zacarias, Sinimbu foi chamado por Dom Pedro II para chefiar o novo Governo” (SOUSA FREITAS, 2009, p. 130).

²¹ SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Senador Pompeu: um geógrafo do poder no Império do Brasil*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: Universidade de São Paulo/USP, 1997. 120p.

região Norte do Brasil. Para o senador, a seca era um fenômeno cíclico e uma das responsáveis pelo “atraso” da região Norte frente aos artefatos materiais de outras regiões, o que *retardava a civilização*, para usar os termos aqui do presidente Diogo Velho (RELATÓRIO, 1868), o aumento da produção da lavoura e o “progresso material”.

E foi por esse viés retórico que Thomas Pompeu deu o primeiro passo para especificar o território do Norte, mais precisamente o Ceará, como área a espera de *eternas secas*. Para o autor, a cada seca morriam *levas e levav* de sertanejos de fome, de sede e de isolamento. Morriam, de fato, mãos que plantavam, tangiam e colhiam; mãos que curtiam couros; mãos que poderiam construir o *progresso* que faltava para a classe senhorial.

Nesse intuito, as primeiras obras na capital, com o uso da força de trabalho dos retirantes, foram sendo anunciadas, estando entre as mais importantes, a construção do “paredão e aprofundamento dos açudes do Tauape, Maraponga e Alagadiço”, “destocamento e limpeza interna e externa do cemitério”, “calçamento das estradas de Soure e Mecejana” e “limpeza geral da cidade” (ESTELITA, 1877, p. 22)

A seca de 1877, que se estenderia até 1879, seria o acontecimento social necessário para se negociar com o Governo Central a EFB cuja construção havia sido iniciada, em 1872, e estava paralisada em Pacatuba desde 1875. Seria, nesse processo, a EFB selecionada como obra pública principal para o trabalho dos sertanejos-retirantes, negros e pardos pobres, que chegavam de monta na capital e que viviam no conflito pela sobrevivência.

Da Companhia Cearense ao Projeto Pompeu-Sinimbu

Chamado por José Weyne de Freitas Sousa de *Projeto Pompeu-Sinimbu*, o que o Senador Pompeu fez foi construir uma representação do Ceará (para nós, uma ideologia geográfica) que passa a ter tanto uma idéia de seca, bem como uma proposta de saída do *atraso* material, ex-

pressando, dessa forma, um saber científico sobre a especificidade de um recorte geográfico do Brasil.

Segundo J.W de Freitas Sousa, o *Projeto Pompeu-Sinimbu* é um acordo entre as ideias provincianas-regionais sobre a *seca* de Thomaz Pompeu em concordância e parceria com José Lins Vieira Cansanção de Sinimbu que fazia parte do *Conselho de Estado*. Esse acordo tinha como fim explorar a cada seca, em troca de comida e salário, a força de trabalho dos migrantes sertanejos nas *construções de obras publicas*.

E as atitudes para essa realização foram sendo tomadas quando a seca foi declarada pelo Senador Pompeu em 1877. Seus alarmes ultrapassariam sua morte que ocorreria em setembro do mesmo ano, pois após anunciada a seca e divulgada nas páginas dos jornais do Rio, a atitude da Corte foi de enviar uma comissão imperial formada por alguns homens do Instituto Politécnico em fevereiro de 1878, presidida pelo engenheiro Beaurepaire-Rohan e da qual também faria parte o engenheiro Ernesto Antonio Lassance Cunha. O objetivo da *comissão imperial* era avaliar o que poderia de melhor ser feito, sendo discutida a possibilidade de ocupar os braços em obras como açudes, melhoramentos dos portos, montagem dos abarracamentos, limpeza pública e represa de rios.²²

E tendo em vista que a migração em Fortaleza já alcançava a taxa de cem mil no ano de 1878, para uma cidade que possuía em média vinte e um mil habitantes, no ruir da conversa, o que aconteceu foi que o governo encampou a continuação da EFB que havia sido paralisada no sopé da Serra da Aratanha. A ocupação dos sertanejos nessa obra envolveu o controle da mão de obra como a organização desses trabalhadores ao longo da continuação da via férrea, o processo de assalariamento de sertanejos que viviam no sertão em dimensões escravas ou livres com trabalhos voltados para a agricultura ou a criação de gado e a construção de uma obra material que pretendia seguir de

²² Sobre o envio da *Comissão Imperial* sob a chefia do engenheiro Beaurepaire-Rohan, acompanhar os Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas entre 1877 a 1880, sendo este o ano em que parte da *comissão* retorna.

Pacatuba agora para *Canôa* (atual cidade de Aracoiaba) no sentido de atingir a Serra de Baturité.²³

É tanto que, quando a seca atravessava há meses na província do Ceará, fora enviada por Sinimbu, presidente do Conselho da Coroa, uma mensagem de conhecimento e propostas de atitudes que poderiam ser tomadas pelo Governo Central sobre a seca do Norte, em especial, a seca do Ceará. A proposta de Sinimbu enviada a Dom Pedro II nada mais era do que o projeto construído entre ele e seu amigo Pompeu, que consistia em aproveitar o momento da desgraça da seca para construir as obras públicas, repensar a distribuição dos *Socorros Públicos do Estado* junto aos projetos de melhoramentos materiais ou, como no caso do Ceará, dar continuidade a Estrada de Ferro de Baturité, projeto, territorialmente, já demarcado por sua importância para a classe senhorial da capital.

Na “famosa” mensagem enviada pelo Visconde de Sinimbu e pelo Conselho de Estado para o Imperador, estava escrito o que na essência se pretendia para o Norte do Brasil:

Senhor, nas calamitosas circunstancias por que estão passando as províncias do Norte causadas pela secca de quase dous annos, as devasta, o Governo de Vossa Majestade Imperial tem-se esforçado por cumprir seu dever empregando todos os meios de que dispõe para aliviar os soffrimentos dos habitantes daquella parte do Império. Remessas frequentes degêneros alimentícios até importados directamente do exterior, têm sido feitas para aquellas províncias, e continuam, em quantidade sufficiente às mais urgentes necessidades e em proporção com os meios de transporte de que ora se dispõe, e que se limitam aos portos marítimos ou fluviaes a que podem chegar navios a vapor e a vela, vista a difficuldade de conducção para o interior, na deficiência quase absoluta de animaes, que pareceram pelos effeitos da secca. D’ahi resulta que a maioria da população, menos favorecida da fortuna, na impossibilidade de receber nos logares de sua residência os subsídios do Estado, tem affluido para o litoral, onde com grave prejuízo para a saúde publica e perturbação da regula-

²³ PONTES CÂNDIDO, Tyrone Apollo. *Trem da Seca: sertanejos, retirantes e operários* (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará, 2005. 123p.

ridade do serviço da distribuição dos auxílios, acha se accumulada, inutilizando, na inércia, a actividade que, bem aproveitada, produziria resultados de incontestado valor. Tirar vantagem da própria desgraça, empregando em braços úteis tantos braços ociosos; estabelecer um systema de serviço que sobre assegurar a essa população meios de subsistencia, alimente seu amor ao trabalho, mediante razoável gratificação [...] Na escolha do serviço, cuja realização mais contribuirá para o bem do Estado, dos Ministros de Vossa Majestade Imperial não hesitaram em preferir o da construção de estradas de ferro, que partindo de um porto navegavel se prolongue pelo interior, na direcção de cidades e villas já fundadas e dos centros productores. A experiência de outros paizes que, como essa região do Império, estão sujeitas a scas periodicas, tem mostrado não haver meio mais efecaz para minorar os effeitos de taes flagellos, como o da construcção de vias-ferreas, por onde, quando se manifestam, os habitantes do interior do interior possam receber os socorros de toda parte, ou como recurso externo, buscar na emigração lenitivo aos seus padecimentos. (CONSELHO, 1878 *apud* CAPELO FILHO, 2010, p. 18).

Especificamente sobre a *secca* no Ceará e a EFB, como continuidade da mensagem enviada pelo Conselho de Estado, estava sendo anunciado:

Convicto desta verdade e considerando que, segundo a lição da história, é o Ceará de todas as provincias do Norte a que tem sido mais vexada pela *secca* em diversas épocas, entendo o Ministério que por Ella deve começar a tentativa de que vae fazer. Assim propõe nao so resgatar a parte construída da via férrea de Baturité e as continuar, com a possível celeridade o que resta fazer, mas também levar a effeito outra via férrea que seguindo do Porto de Camocim passe pela cidade de Granja e, contornando a Serra da Meruoca, termine em Sobral, donde mais tarde se prolongará acompanhando a serra geral em direcção ao piauhy. (CONSELHO, 1878 *apud* CAPELO FILHO, 2010, p. 18).

A mensagem do Conselho seria, para a *mecanização do território* do Ceará, marcada por uma dupla estratégia: primeiro, se garantiria a con-

tinuação da EFB a partir da compra das ações pelo Governo Central, lembrando que garantir a continuação das obras da ferrovia Baturité era dar continuidade a consolidação de Fortaleza enquanto centralidade no território do Ceará; segundo, era anunciada a pretensão de construir uma outra estrada de ferro, agora no Oeste do Ceará, a estrada de ferro de Sobral (EFS), que mesmo não sendo aquele traçado pensado pela *linha Noroeste* do *Systema de Zozimo* (que partia do porto do Rio Acaraú), era uma ferrovia que marcaria uma outra centralidade no território da província.²⁴

A reflexão que precisa ser lembrada é que nenhuma das obras anunciadas, para a implantação ferroviária, fazia parte da execução do Projeto ferroviário Aracati-Icó-Crato que, como bem sabemos, também tinha suas pretensões e projetos riscados desde o início da década de 1870.

Como alerta e arremata Evaldo Cabral de Mello (1999)

Final em 1878, Fortaleza assestou o golpe definitivo nas aspirações ferroviárias do Aracati. Quando, por ocasião da grande seca de 1877, o Governo Imperial promoveu a construção das duas ferrovias no Ceará, o projeto Aracati viu-se preterido em favor do prolongamento da Baturité e da implantação da Camocim-Sobral, a qual contava com a influência da facção Pompeu do partido liberal, cujas bases eleitorais situavam-se no Norte da província e que apoiava fielmente o gabinete Sinimbu. A preterição seria dificilmente justificável em termos do motivo alegado pelo Presidente do Conselho para as ferrovias cearenses, isto é, o socorro às populações periodicamente flageladas pela estiagem, pois, deste ponto de vista, a estrada do Aracati era precisamente a que oferecia maiores vantagens, servindo aos habitantes do vale do Jaguaribe e do Cariri mas igualmente aos sertanejos do alto sertão pernambucano, da Paraíba e do Rio Grande do Norte, o que se dava com as duas concorrentes pre-

²⁴ Sobre a Estrada de Ferro de Sobral visitar OLIVEIRA, André Frota de. *A Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 1994. 142 p. e também ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de; SAMPAIO, José Levi Furtado. Os Primórdios da Modernização do Território do Ceará: as estradas de ferro re-anuncia a civilização ocidental (1870-1930). In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DO PENSAMENTO GEOGRÁFICO, 2 Anais [...]. São Paulo: USP, 2009. p. 1-12.

feridas pelo Governo. Encampado o trecho inicial de Fortaleza a Canoas e decidido o prolongamento por conta do Estado, a Baturité passara de empresa privada à pública, obtendo um trunfo decisivo na sua luta contra o projeto de Aracati-Icó. O Governo Imperial aliava-se assim implicitamente à praça de Fortaleza, o que faria pender a balança do lado dela. Como a ferrovia dera prejuízo ao Tesouro, que lhe garantia originalmente os juros, cumpria ressarcir-lo mediante o prolongamento que a rentabilizasse; e este não podia ser outro senão na direção de Icó, com o que o traçado da Aracati-Icó passava a ser considerado prejudicial, ganhando a hostilidade do Governo imperial. (MELO, 1999, p. 225-226).

As vendas das ações e dos direitos privados da *Companhia Cearense da Via- Férrea de Baturité*, para o Governo Imperial, vão finalmente acontecer em 1 de Junho de 1878, quando é aprovado o Decreto nº 6.919 que traz o seguinte contrato:

Aos três dias do mez de junho de 1878, presentes n'esta secretaria d'Estado S. Ex.a o Senhor Conselheiro João Lins Vieira Cansação de Sinimbu, Presidente do Conselho de Ministros e Ministro e Secretario de Estado dos Negocios d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas, por parte do Governo Imperial, o Dr. Liberato Castro Carreira, como representante da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, e mais testemunhas abaixo assignadas, para celebrar-se o contracto de transferência da mencionada via férrea ao Estado de conformidade com a autorização e mais condições a que se refere o Decreto nº 6919 de 1 de Junho do corrente anno, foi pelo mesmo Dr. Castro Carreira apresentada a procuração do teor seguinte: - a qual foi julgada em termos e devida forma: O Barão de Aquiras, Deputado á Assembleia Geral Legislativa, Dr. José Pompeu Albuquerque Cavalcante, Advogado João Brígido, Advogado Luis Seixas Correia, negociante matriculado; e Manoel Francisco da Silva Albano, idem, Directores da Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité. Pela presente procuração, e em virtude dos poderes que lhes são conferidos pelos respectivos Estatutos, e autorização que lhes foi concedida pela Assembleia Geral dos accionistas em secção extraordinária de tres de janeiro proxi-

mo passado, constituem seus bastantes procuradores, na cidade do Rio de Janeiro aos Senhores Dr. Liberato de Castro Carreira e Conselheiro Liberato Barroso, para que ambos, ou qualquer delles celebre um ccontracto com o Governo Imperial, transferindo a este todo domínio da Companhia sobre a parte construída da estrada de ferro de Baturité, e todos os direitos da mesma para a prolongação da dita estrada até o lugar Corrêa no Municipio de Baturité, e d'alli para diante até a região do Araripe como convier ao Governo incluindo-se nêsta transferencia todo o material existente da Companhia pertences, estudos directos e o mais que o Governo exigir e seja parte da empreza ou pertença á mesma Companhia. O preço da transferência será o que for estabelecida pelos sobreditos procuradores, ou qualquer delles, devendo ser pago em dineiro, ou em títulos da divida publica de 6% ao anno, ao par; e a entrega das obras existentes, material e mais pertences, se fará na ocasião e pelo modo que for ajustado pelos sobreditos procuradores, ou procurador, a quem para o fim indicado, por meio desta, ficão transferidos sem reserva todos os poderes, que aos outorgantes forão conferidos pela supradita Assembleia geral de accionistas, bem como os de subsestabelecer - Escriptorio da Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité na cidade de Fortaleza. (MACOP, 1878).

A estrada de ferro tinha sido transferida, a partir do Decreto nº 6.919, por apólices da dívida pública interna

de um conto de reis (1:000\$000) e de quinhentos mil reis (500\$000) de seis por cento (6%) ao par de ambos os títulos, sendo as quantias inferiores a quinhentos mil reis (500\$000) pagas em dinheiros (MACOP, 1878,), ou seja, tinha sido pago aos proprietários o que havia sido investido mais os juros do Estado.

Nesse decreto, era anunciado ainda o crédito para a continuação da EFB, a construção da EFS e a construção de outra estrada de ferro na Bahia (estrada de ferro de Paulo Afonso):

Abre ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas o credito extra de 9.000:000\$000 para o pagamento e resgate

da estrada de ferro de Baturité e das despesas não só do seu prolongamento até Canoa, mas também da construção das estradas de ferro de Sobral e de Paulo Afonso. (CONSELHO, 1878 *apud* CAPELO FILHO, 2010, p. 19).

O que estava se construindo com o *Projeto Pompeu Sinimbu*, no caso específico da EFB, era uma grande metamorfose entre a questão científica sobre a seca, a formulação de uma política territorial para construção de obras públicas, a circulação do capital financeiro, a transformação geográfica do território com centralidade em Fortaleza e a exploração da força de trabalho dos empobrecidos (FREITAS SOUSA, 2009; ASSIS & SAMPAIO, 2010).

Como concebemos anteriormente, o que estava ocorrendo era uma verdadeira *Poética - esclarecida - da Desgraça*, formada pela luta entre a classe senhorial local (articulada a Corte) e os famintos migrantes, estes que tinham como única saída para a sobrevivência a aceitação da exploração de sua força de trabalho.²⁵

No apologético texto de Eduardo Campo sobre a implantação da EFB e sua relação com o envolvimento dos sertanejos na obra da facção Sinimbu, está a seguinte argumentação:

Soava a hora, portanto, da atividade patriótica de salvação aos que padeciam, através de serviços que não representavam apenas o necessário e humano acudimento do poder público, mas a oportunidade de os mais pobres trabalharem também em favor do desenvolvimento da província. A sugestão de Sinimbu, transformada em realidade, culminou numa prática de tal modo benéfica ao Ceará como aos seus filhos em desvalia, que, anos afora, enquanto cresceu a estrada, foi ela a salvação dos que iam sendo impiedosamente castigados pela estiagem que partindo de 1877 duraria até 1879. (CAMPOS, 1982, p. 11).

²⁵ ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de; SAMPAIO, José Levi Furtado. *A Poética da Desgraça: ideologias geográficas das estradas de ferro no Ceará (1870-1891)*. In: Anais [...] do XVI Encontro Nacional de Geógrafos. Porto Alegre: AGB-Brasil, 2010. p. 1-10.

Entretanto, sobre o *Projeto Pompeu-Sinimbu*, expressa J. W. Freitas Sousa:

O projeto Pompeu-Sinimbu discriminou a população em desvalidos, válidos e inválidos. Os desvalidos eram todas as pessoas consideradas incapazes de sobreviverem durante as secas pelos seus próprios meios materiais. Já os válidos e inválidos eram aqueles cujo trabalho poderia ou não ser explorado [...] ao levar os socorros públicos às vítimas disseminou a calamidade para melhorar a estrutura material da província. (SOUSA, 2009. p. 18).

No caso da classe senhorial, o projeto havia anunciado novos engenheiros (J. Pinkas, Carlos Alberto Morsing etc), muito deles que haviam participado da *comissão imperial de 1878*, sendo, porém, que seus trabalhos muitas vezes eram fiscalizar a “nova ferrovia do Governo” e dar continuidade ou refazer o traçado pensado pela Oligarquia Pompeu na década passada.

No Relatório do *Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas* de 1878, enviado como aviso para o Ceará, sobre a continuação das obras da EFB através do *Projeto Pompeu-Sinimbu*, estava relatado:

Já me havendo referido em outro lugar ao resgate desta ferrovia, autorizado pelo Decreto nº 6919 de 1 de Junho último, e bem assim a construção de seu prolongamento desde Pacatuba até Canoa, chamo vossa atenção para as instruções destinadas a regerem provisoriamente os serviços da construção e do tráfego. Nomeado o engenheiro Carlos Albert Morsing para, na forma das citadas instruções, receber a estrada por parte do Governo, e dirigir tanto a parte em tráfego como as obras de prolongamento, effectuou-se a entrega no dia 1 de Setembro. E' ainda desconhecido o preço do resgate, por se não haver concluído a liquidação da Companhia. (MACOP, 1878, p. 258).

Nessas condições políticas e culturais em torno da classe senhorial, o *Projeto Pompeu-Sinimbu* em meio a Corte e a província do Ceará, anunciava, de fato, a negociação entre o Estado, a oligarquia local, o conheci-

mento de ambos sobre o território e a maneira de se conceber a relação entre a força de trabalho, as construções materiais e as aprovações das *políticas territoriais* que o Governo Central deveria assumir frente aos laços com as suas classes aliadas.

Segundo o historiador Tyrone Apollo Pontes Cândido, tratando da superexploração do trabalho, em sua séria obra *Trem da Seca*,

em menos de dois anos de trabalho [1878-1880], os operários da Baturité movimentaram 700.000 metros cúbicos de terra, construíram 9 pontes, 7 pontilhões, 127 bueiros, 7 estações, 2 oficinas, diversas casas para engenheiros, guardas e depósitos. Dezenas de poços, açudes, montagem de máquinas para o tráfego, estenderam 59 km de linha férrea e outros 59 km de fio elétrico para o telégrafo. (PONTES CÂNDIDO, 2005. p. 100).

Sendo essas construções realizadas sobre um custo por quilômetro quase dobrado quando comparado com as construções feitas entre os anos de 1872 e 1875 (Ver Tabela 6). E sendo as receitas, as despesas e os saldos da EFB, nesse período de 1877 a 1880, ainda mínimos (ver Tabela 7).

Tabela 6 – Implantação da Primeira Seção da EFB - 1872 a 1875

ANOS DA CONSTRUÇÃO	TRAJETO	QUILOMETRAGEM	CUSTO POR KM
1870-1875	Fortaleza-Pacatuba	33 km	30.000\$000
1877-1880	Pacatuba-Canôa	68,2km	77.449\$000

Fonte: Assis, R. J. S. 2010. Adaptação dos dados exposto no documento “Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité” do engenheiro Lassance Cunha (1982).

Tabela 7 – Movimento Financeiro da EFB - 1877-1880

	1877	1878	1879	1880
RECEITAS	117:206\$177	176:752\$546	214:417\$766	216:732\$764
DESPESAS	114:016\$264	99:763\$800	153:192\$108	206:509\$672
SALDO	3:189\$913	76:988\$	61\$225\$658	10:223\$092

Fonte: ASSIS, R. J. S. de, 2011. Elaborado pelo autor a partir do documento *Rápida Notícia Sobre o Ceará Destinada à Exposição de Chicago em 1892*, de autoria do Dr. Thomaz Pompeu de Sousa Brasil.

No quadro financeiro, o que dá para se apreender é que a EFB, no tempo do acontecimento daqueles dias de seca, não trazia grandes lu-

cros, para não dizer que pouco contribuía para a acumulação de capital para os cofres do Estado.

Na verdade, a classe senhorial de Fortaleza entendia que as despesas estavam sendo financiadas pelo Governo Central, já que os pequenos lucros não mudariam o bolso de ninguém, pois compreendia que a estrada de ferro era uma obra fixa, capital fixo, uma *infraestrutura física* - para pensar conceitualmente com David Harvey (2005) - que permaneceria por muito tempo ali, encravada no chão que ligava Fortaleza ao interior, sendo sua construção uma obra que seria usada para os anos, as décadas e até os séculos seguintes.

A EFB, após ser encampada em 1878 pelo Governo Central, passa a ter ideologias territoriais de cunho estratégico Imperial. O que estava planejado (dentro dos limites financeiros) na primeira construção/contrato no início da década de 1870 com dimensões/recursos locais (atingir Pacatuba e, no máximo, o sul do Ceará), passa agora a ser estudada enquanto possibilidade de integração Imperial, financiada pelos recursos da Corte.

O novo conteúdo que se pretendia da à EFB era fazer com que essa ferrovia constituísse uma ligação com a Estrada de Ferro de Pernambuco, atingindo, com esses objetivos, a margem direita do Rio São Francisco, sendo que, na outra margem, já estava planejada a Estrada de Ferro de Salvador e sua ligação com a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II²⁶ (mesmo que todas essas três últimas ferrovias tivessem sido projetadas com bitolas largas).

A realização desse projeto, dialeticamente, também satisfaria o intento da classe senhorial de Fortaleza, por tomar o sul do Ceará (tocar a cidade do Crato), sobrepor Fortaleza como porto principal da província e por “prender”, político-economicamente, os sertões e as serras aos negócios da vida social da capital.

Como bem resume o documento construído para a *Exposição Universal* de Chicago (1892):

²⁶ CAMELO FILHO, José Vieira. *A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro*. Tese (Doutorado). São Paulo: Instituto de Economia/Unicamp, 2000. 265p.

a Estrada de ferro de Baturité é a artéria destinada a servir o Sul do Ceará, tendo por ponto inicial a capital, cidade marítima, e por objetivo o rio S. Francisco, que por seu turno é a artéria fluvial, que em futuro não muito remoto, ligará o Norte ao sul do Brasil. Esta estrada preenche fins diversos: 1º Ligar o Ceará ao Sul [...] por meio do rio S. franciscos; 2º Proporcionar maior desenvolvimento da lavoura e industria do [...] Ceará até então atrophiada pela falta de meios fáceis de transporte para a condução dos productos do interior para a capital; 3º É também uma estrada estratégica, permita-se a expressão, para mino-
rar os efeitos das seccas que assolam [o Ceará]. (LASSANCE CUNHA, 1892 *apud* CAPELO FILHO, 2010, p. 253).

Claro que campo de exploração da seca essa obra já estava sendo, assim como, também, aos poucos, passaria a coordenar a circulação interior, só que esse projeto (Fortaleza- Francisco), caso viesse a ser realizado, seria com a lentidão que as construções já vinham anunciando desde o início das obras da EFB, pois no Relatório do MACOP de 1880, era apresentado que estava sendo inaugurada a estação da *Canôa*, prolongamento esse que havia sido projetado desde o início da seca de 1877.

Segundo o Relatório do MACOP,

Nos primeiros mezes d'este anno proseguiram com grande impulso as obras de prolongamento, de modo que a 15 de fevereiro, 19 mezes e quinze dias depois de encetados os trabalhos de exploração, chegou a estação terminal da Canôa um locomotiva conduzindo um material para a ponte sobre o rio do mesmo nome. A 14 de março foram inauguradas as estações de Bahu, Canafistula e a terminal da Canôa, no kilômetro 91 do prolongamento, que d'estarte ficou terminado em 20 mezes e 13 dias, podendo ser apontado pelas circunstâncias em que foi levado a effeito, como uma obra verdadeiramente digna de admiração (MACOP, 1880, p. 244).

Resgatar o que foi investido na EFB e conseguir dar continuidade do traçado pensado desde a década de 1860, aqueles mesmos anunciados

nas matérias do jornal liberal “O Cearense”, parece ser a grande vitória da classe senhorial de Fortaleza que, de um lado, conseguiu barrar o projeto ferroviário Aracati-Icó-Crato e, de outro, conseguiu angariar recursos para construir a estrada de ferro que tinha Fortaleza como centralidade político-econômica do território da província.

Durante as décadas de 1860 e 1880, sem dúvidas, Fortaleza ganhou certa centralidade na província, quer por ter se transformado no maior centro coletor dos produtos para exportação, quer por ser o centro político-administrativo do Ceará desde há muito tempo, além de também passar a ser o “centro intelectual”. A comprovação dessa centralidade estava materializada e, bem comprovada, nas rotas das linhas dos navios a vapor tanto de cabotagem como de ligações diretas entre a Praça de Fortaleza com as outras Praças no Norte e no Sul do Brasil, bem como com a Europa, principalmente, Liverpool (ver Quadro 2).

Quadro 2 – Rotas dos Navios a Vapor de/para Fortaleza na década de 1870

PARTIDA PORTO DE FORTALEZA (QUINZENALMENTE)	ESCALA(S) LOCAL, REGIONAL, NACIONAL OU INTERNACIONAL.	REFERÊNCIA NOME DOS VAPORES (I) E DEVIDOS PROPRIETÁRIOS (II)
FORTALEZA - SÃO LUÍS	Regional e Nacional	I. Cruzeiro do Sul e Pará.
FORTALEZA - BELÉM		
FORTALEZA - JOÃO PESSOA		
FORTALEZA - RECIFE		II. Cia. Brasileira de Transportes e Vapores
FORTALEZA - SALVADOR		
FORTALEZA - RIO DE JANEIRO		
FORTALEZA - RECIFE	Regional e Local	I. Ipojuca e Pirapam
FORTALEZA - NATAL		
FORTALEZA - MACAU		
FORTALEZA - MOSSORÓ		II. Cia. de Vapores Pernambuco
FORTALEZA - ARACATI		
FORTALEZA - ACARAÚ		
FORTALEZA - GRANJA		

FORTALEZA - SÃO LUÍS	Regional e Local	I. Gurupy, Alcântara, Maranhão e Odorico Mendes
FORTALEZA - PARNAÍBA		
FORTALEZA - GRANJA		II. Cia. de Vapores Maranhão
FORTALEZA - ACARAÚ		
FORTALEZA - MUNDAÚ		
FORTALEZA - ARACATI		
FORTALEZA - MOSSORÓ		
FORTALEZA - LIVERPOOL (COM ESCALAS EM SÃO LUÍS, BELÉM E LISBOA)	Internacional	I. Augustine, Jerone, Ambroise e Bernard.
		II. Liverpool and Northern Brazil
		III. “Vapor Cearense”
		IV. Red Cross Line’

Fonte: Adaptado de OLIVEIRA, A. L. de, 2002. p. 16.

Segundo o historiador Almir Leal, essas linhas haviam desenvolvido rapidamente os contatos de Fortaleza com os outros lugares do Brasil e do exterior,

de forma que o porto de Fortaleza tinha movimentos nacional e internacional garantidos todos os dias 05, 11, 18, 20, 21, 25 e 30. E a movimentação na cidade, tantos daqueles que chegavam ou partiam ou aqueles que despachavam produtos ou buscavam-nos no porto, era grande. Sacas de algodão, o maior produto de exportação á época, eram embarcadas, e descarregados os fardos de fazenda inglesa e francesa, ferragens, caixas com garrafas e tonéis de vinho, cervejas, louças e cristais, calçados franceses, instrumentos musicais, farinha de trigo, manteiga, queijo do Reino, brinquedos, perfumes e outras quinquilharias. (OLIVEIRA, 2002, p. 16).

Fazendo com que fosse duplicada a quantidade do número de vapores que aportavam com objetivos de cabotagem e quase também dobrasse que tinha percursos direto entre 1860 a 1880, sendo que as toneladas que exportavam entre essas duas décadas aumentaram significativamente (ver Tabela 8).

Tabela 8 – Quantidade de Navios e de Cargas em Toneladas entre 1860 a 1880

NAVIOS	ENTRE 1860- 1870	TONELADAS	ENTRE -1870-1880	TONELADAS
CABOTAGEM	1.800	960	4.211	1.812.500
PERCURSO DIRETO	707	214	1.177	463.000

Fonte: Adaptado de OLIVEIRA, Almir Leal de, 2002 (p. 17).

Essas rotas dos vapores e a transferência das cargas também nos deixam realizar outras reflexões. Cabe compreender que mesmo Fortaleza ganhando certa hegemonia sobre a província do Ceará (centro coletor, capital da província), outras centralidades portuárias e corredores de terra (como Aracati-Icó-Crato, Mundahú-Itapipoca, Acaraú-Sobral etc), no decorrer da década de 1870, ainda movimentavam uma produção de matérias-primas (transportadas por carros de boi) e consumiam produtos industrializados que eram recolhidos pelos vapores que iam tocando os portos e negociando de praça em praça.

A ferrovia Baturité estava, assim, casada enquanto uma variável dessa conquista da hegemonia de Fortaleza e entendida somente nesse contexto. Era, na verdade, essa estrada de ferro um dos resultados dessa própria *provincialização tardia* do Ceará, consolidações político-econômicas que passariam a ser cada vez mais firme durante o fim da monarquia que se anunciava nas décadas seguintes.

Nessa esteira, a EFB se expandia geograficamente na medida que os recursos da Corte estavam sendo enviados. Até o ano de 1880, foram inauguradas onze estações ferroviárias (ver Tabela 9) construídas no trecho até *Canôa*, somando *noventa quilômetros* de trilhos de ferro encravados no chão. Era nas estações onde a vida se realizava, onde os tumultos aconteciam, onde as pessoas de certo modo se divertiam e trabalhavam, onde informações eram dadas, dinheiro circulava (mesmo que pouco), pessoas partiam e outras chegavam. Eram nas estações que desembarcavam os jornais trazendo as notícias do fim dos conflitos da

Europa, como também, da venda de uma escrava, “mulata e forte”, que havia fugido da fazenda.²⁷ Além disso, era nas estações o *sinaleiro* de que Fortaleza havia mesmo sobrepujado Aracati e as respostas de controle da classe dominante sobre o aproveitamento dos recursos para os “socorros” na seca tinham dado certo. Era também nas estações que a classe trabalhadora organizava seus dias de paralisações.

Tabela 9 – Estações Ferroviárias da EFB entre 1872 a 1880

ESTAÇÕES	QUILÔMETRO	ALTURA SOBRE O NÍVEL DO MAR
FORTALEZA OU CENTRAL	0km	15m
PORANGABA	7km	26m
MONDUBIM	11km	23m
MARACANAHÚ	20km	45m
MONGUBA	26km	52m
PACATUBA	33km	56m
GUAYUBA	40km	39m
BAHÚ	51km	59m
AGUA-VERDE	57km	62m
ACARAPE	65km	83m
CANAFISTULA	75km	170m
ARACOYABA [CANOA]	90km	101m

Fonte: Assis, R. J. S. 2010. Adaptação dos dados expostos no documento “Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité” do engenheiro Lassance Cunha (1982).

O interessante é que as estações vão ter, além de pontos de encontro como regra, suas especificações a partir dos lugares de onde estão e dos produtos que recebem para enviar até a capital. Por exemplo, a renda da estação ferroviária de Fortaleza estava baseada na venda de bilhetes

²⁷ Em matéria de 15 de Janeiro de 1875 estava anunciado no jornal liberal : “vende-se uma escrava, 16 annos de idade, bonita figura e robusta” (O CEARENSE, 1875).

aos viajantes (primeira e segunda classe) e nos impostos cobrados pelas mercadorias. Já Parangaba tinha sua grande especificação com as transferências dos materiais de construção, predominando tijolos de barro; Mogumba era conhecida pelo envio de granito, pedras brutas ou trabalhadas, madeiras para combustíveis, frutas, açúcar, algodão e cachaça. Isto é, com cargas, assim como também era a situação de *Pacatuba*, *Maracanaúh*, *Bahú*, *Acarape* e *Aracoyaba* onde, entre as cargas, se destacavam o algodão, o café, as frutas, os couros trazidos do sertão, o fumo, as *peles* salgadas, o feijão, o milho e a farinha de mandioca. Sem falar que aqueles que puxavam as cargas com os antigos produtos (os bois e os burros), tinham “localizações”, também, especiais no entorno das estações e possuíam um vagão principal no vapor, onde de forma separada seguiam no trem até a capital²⁸.

Como bem lembrava o grupo modernista da *Padaria Espiritual*, de uma maneira ou de outra, o controle da capital que se expandia para o interior do território acabava por modificar a vida social das cidades, vilas e campos, reconstruía, especialmente, outros roteiros para as trilhas de terra que, em busca das estações, representavam os anúncios pela presença do transporte ferroviário. A locomotiva tocava as portas (arrastando seus vagões) anunciando a sua chegada, os barulhos eram respostas de duas décadas de pretensões pela modernização e a sua localização, nos longínquos “sertões” pelas nuvens de fumaça, era a certeza de que os projetos de conquistar o centro e o sul do Ceará, de “prender” o interior pelo porto de Fortaleza, tinham parte de seu traçado já realizado²⁹.

Os jornais continuavam a anunciar, durante toda a próxima década, a necessidade dos caminhos de ferro de atingir o Sul do Ceará. Os relatórios dos presidentes de província e do MACOP acompanhavam a lenta expansão geográfica da EFB. A classe senhorial seguia nas mãos da oligarquia Pompeu (mesmo que ele estivesse morto desde o fim de

²⁸ LASSANCE CUNHA, Ernesto Antonio. *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité*. Exposição Internacional de Artes, Indústrias Manufatureiras e Produtos do Solo, das Minas e do Mar. EUA, Chicago, 1892.

²⁹ CARDOSO, G. P. *Padaria Espiritual*: Biscoito Fino e Travoso. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006. 96p.

1877), sendo continuada a partir da figura de Nogueira Accioly e de Francisco Sá. E o Ceará legaria a repercussão de terra da seca, dita e afirmada por homens locais que, com cálculos e bons sapatos, desfilavam a cada estiagem as palavras política de “calamidade”, “socorros”, de “dias infortúnios” e de “desejos pela ordem”.

Desfecho: Rememoração Aberta das Ferrovias no Ceará

*A Verdadeira imagem do passado perpassa,
veloz. O passado só se deixa fixar, como
imagem que relampeja irreversivelmente, no
momento que é reconhecido.*

Walter Benjamin, tese 5 em *Sobre o
Conceito de História*, 1940.

*O sentimento de horror materializado
numa paisagem sólida torna-se o sinal da
dominação consolidada dos privilegiados.*

T. Adorno e M. Horkheimer em *O Conceito
de Esclarecimento*, 1947.

A tradição de todas as gerações mortas pesa
sobre o cérebro dos vivos como um pesadelo.

*Karl Marx em O 18 Brumário de
Luis Bonaparte*, 1852.

As recordações sobre o processo de elaboração dos projetos ferro-
viários e da implantação da primeira estrada de ferro no Ceará (a EFB)

revelam muito sobre a construção material da província e de todo um processo particular que formava Fortaleza como o centro hegemônico. Porém, acreditamos que essas lembranças ainda são bastante miúdas para decretar um fim. Falamos isso tomando a ausência de debates aqui, que permanecem “escondidos”, nas Atas do Senado, nas trocas de cartas entre as figuras particulares, nos baús do Arquivo Nacional, nos tantos relatórios do MACOP e do Clube de Engenharia que faltam pesquisar, assim, como nos arquivos particulares de muitos familiares que ainda devem estar bem vivos. Os estudos sobre as ferrovias no Ceará entre 1860 e 1880, encontram-se, como era de se esperar, mais que abertos no aguardo de novas críticas, estudos e outros enfoques.

As discussões realizadas neste trabalho buscam elucidar os projetos ferroviários no interior do viés político que agrega o próprio *conceito de território*, considerando-o não apenas como um artefato material absoluto, mas, principalmente, agregador de *ideologias geográficas*, que passam a ser enxergadas por suas materialidades e representações, compondo um verdadeiro campo de disputa entre apropriação e domínio espacial (MORAES, 2000; 2009, HARVEY, 2006). Nessa especificidade, o estudo dos projetos ferroviários realizados pela abordagem da **geografia histórica** nos proporciona essa relação entre sociedade, território e poder ou, dizendo de outra maneira, nos permite falar da sociedade a partir da criação de sua dimensão espacial.

Nesse escrito, passamos a compreender que as tentativas de participação de alguns personagens da província, com o intento de conseguir concessão para implantação ferroviária e angariar Garantia de Juros, fazia parte de todo um processo que envolvia a classe senhorial no Brasil, a formação histórica do Estado territorial Monárquico e as questões geopolíticas que, de um lado, eram negociadas e valorizadas pela situação agroexportadora e, de outro, pelas relações com a compra de produtos industrializados, marcado, nessa era, pela grande expansão do imperialismo inglês.

Os projetos ferroviários no Ceará começaram a ser elaborados entre meados da década de 1860 e se estenderiam nos debates do Senado, da Assembleia Provincial e na esfera da “casa” das classes senhoriais

nas décadas seguintes. As pretensões de cada projeção estavam baseadas, territorialmente, pela ligação de algum porto/trapiche aos pontos agrícolas, ora mais próximos, ora mais distantes do litoral, sendo que, em suma, os projetos em conjunto esquadrihavam grande parte do território da província.

As propostas ferroviárias, de uma maneira ou de outra, conseguiram “territorializar o espaço” (RAFFESTIN, 1993), demarcar certos roteiros, traçados e redes que previam formar. A partir dessa compreensão, alguns dos projetos eram propostas de *modernizar os caminhos antigos* (como era o caso do Projeto Ferroviário Aracati-Icó-Crato e do Projeto Ferroviário Acaraú-Sobral-Ipu) e outros eram pretensões de *abrir estradas novas*, relações que estavam contextualizadas com a era de inserção do Ceará no mercado exportador de café e, principalmente, de algodão (era o caso dos Projetos Ferroviários Mundahú- Itapipoca-Imperatriz e, principalmente, do Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato).

Entre os quatro projetos, verificamos que a maneira como cada um fora riscado refletiam as heranças de um território do Ceará formado materialmente com uma *centralidade dividida*, isto é, que a formação territorial do Ceará estivera esfacelada internamente devido ao fato de estar vinculada, externamente, a outras praças das grandes províncias, como era o caso de Maranhão e de Pernambuco, nos levando a interpretar que a descentralidade dos caminhos no interior do Ceará significava uma dimensão do poder político-econômico que essas províncias tinham sobre outras territorialidades no Norte do Brasil.

A partir disso, constatamos que os diferentes projetos para a implantação de ferrovias no Ceará estavam baseados em uma série de especificidades geomorfológicas, produtivas, econômicas e políticas da província, nesse último caso, o destaque está para a rivalidade entre a classe senhorial de Fortaleza e a classe senhorial de Aracati, que lutavam para construir a sua ferrovia negando, dialeticamente, a de seu rival.

Foi compreendido também que, entre a década de 1860 e o final da década de 1870, o contexto agroexportador cafezal-algodoeiro atingiu tanto seu ápice produtivo, bem como a queda quase que total durante a seca de 1877 a 1879. A queda produtiva, a formação periférica no Ceará

no interior da Região Norte, a rápida articulação com o mercado exterior, o contexto endividado dos dias após a década da Guerra Contra o Paraguai para o Estado Monárquico e o desinteresse de empresas estrangeiras em construir ferrovias nessa província, marcaria os motivos para uma primeira hipótese sobre a não realização dos quatro projetos seletivos para o Ceará.

O que isso ainda não eliminaria, nem a vontade das classes senhoriais, de cada lugar, de ter uma ferrovia curta, nem muito menos, dos homens de Aracati e de Fortaleza, que não sabiam esquecer a possibilidade territorial que havia, ainda em aberto, para a consolidação hegemônica da principal “veia fechada” (porto-ferrovia) do Ceará. Os ecos da frase “Quem fizer uma estrada de ferro no Ceará, fará o Ceará”, anunciada em 1873, pelo Jornal *Pedro II*, era o estímulo para tais créditos aos planos.

A proposta do projeto Aracati-Icó-Crato foi para a classe senhorial de Fortaleza uma concorrência que poderia agravar a *centralidade dividida* do território do Ceará, marcado pela falta de autonomia de uma praça principal (isso olhando pela visão dos homens de Fortaleza) e pela centralização de um porto na capital que negociasse com o Norte, com o restante do Brasil e, principalmente, com o mercado exterior.

Sabendo disso, a classe senhorial de Fortaleza fez de tudo para emperrar o projeto que tinha Aracati como centro portuário principal. Dessa forma, a partir do início da década de 1870, estava confirmado o começo das obras da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e a facção Pompeu havia barrado o projeto da *Linha Sueste do Systema de Zozimo*, isto é, o projeto dos rivais de Aracati.

Verificamos, no decorrer do texto, que foi preciso construir uma associação privada de capitais em torno da *Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité*. Essa foi a maneira encontrada pelos diretores da Companhia para se conseguir principiar as obras e começar a “prender” parte da produção das serras para Fortaleza. Isso também marcaria uma especificidade na implantação ferroviária no Norte do Brasil, isto é, juntar capitais locais para começar as obras da via férrea de Baturité, já que nem a Corte mostrara grandes interesses.

A *Companhia Cearense da Via Férrea* reuniu os nomes “mais poderosos” e covardes da classe dominante do Ceará, como proprietários de terra e escravos, padres, homens de ciência positivista, Barões, estrangeiros, engenheiros e os presidentes de província, estes que, mesmo não sendo, muitos deles, da província, estiveram em grande parte ao lado da oligarquia Pompeu, isso quando o assunto era Estradas de Ferro.

Entretanto, foi constatado que o trecho construído da EFB entre Fortaleza-Pacatuba, enquanto propriedade privada, havia entrado em crise ainda na primeira metade da década de 1870, em que a produção de algodão havia despencado, a partir da crise dos preços na Europa de 1873 em diante e, com todas as forças, no acontecimento da seca de 1877 a 1879, período em que a produção chegou às mínimas taxas no interior e aos baixos números de comercialização com o mercado exterior no porto de Fortaleza.

A estratégia formada pela família Pompeu, os Barões e os engenheiros da Companhia foi negociar a EFB para o Governo Central, alegando falta de recursos para dar continuidade às obras, ao mesmo tempo que, apontava a importância que a estrada de ferro teria para a província do Ceará e, a partir daquele momento, para o Império do Brasil.

O que discutimos nestas poucas páginas converge para a compreensão de que a construção da via férrea de Baturité, entre os projetos, só foi realizada devido a inicial articulação política interna com os homens da província e, posteriormente, com a Corte, onde sua continuação só se tornou possível devido estar atrelada essa ferrovia ao discurso criado sobre a seca na região Norte do Brasil, iniciado em grande coro pela província do Ceará na voz e nos escritos do Senador Pompeu, onde se tirou, de tal debate a ocupação da maioria dos braços e das mentes dos migrantes sertanejos no prolongamento da via férrea de Baturité.

Legitimada e encampada pelos recursos do Estado, construindo a partir das políticas materiais, a ocupação/exploração dos retirantes em obras públicas, a iniciativa do Governo Imperial contribuía para as transformações geográficas tanto dos caminhos internos no Ceará, bem como para erigir a representação do Ceará enquanto terra da seca, província pobre (mesmo que de fato fosse) e de imenso “atraso material”.

Sendo uma das medidas do projeto Pompeu-Sinimbu prolongar a ferrovia, a EFB conseguiu, a partir da seca de 1877 a 1879, atingir o interior do Ceará, ganhar discurso de ferrovia estratégica e, ao mesmo tempo, fazer parte de uma obra que, no discurso, serviria para salvar os famintos das próximas secas (com trabalho e com transporte que “invasse” o sertão “cheio de alimentos”), pois se dependesse da teoria científica “esclarecida” criada pelo Senador Pompeu e suas *memórias sobre as secas* no passado do Ceará, a estiagem já estava anunciada por certezas cíclicas de novos acontecimentos.

A estrada de ferro de Baturité fortaleceu e justificou a centralização territorial da cidade de Fortaleza perante a província do Ceará. Isso se refletiria, principalmente, nas transformações espaciais pelas quais a cidade passaria com a construção de hospitais, de armazéns, da expansão da iluminação a gás, da abertura de ruas, da inserção de bondes na circulação interna, da construção de um passeio público à moda carioca que estavam, ambos, à moda francesa, da construção de uma estação central, da edificação de praças e de igrejas, ou mesmo, no melhoramento dos largos e dos portos, fazendo tudo isso parte do contexto espaço-temporal dominante intitulado de *Belle Époque* (PONTE, 2007).

A luta pelo trem, na verdade, foi, aos poucos, no traçado do Projeto Ferroviário Fortaleza-Pacatuba-Maranguape-Canôa, modificando as formações dos lugares e a configuração de seu próprio território, consolidando Fortaleza enquanto centralidade do Ceará e metamorfoseando as relações da sociedade com as naturezas de ordens física e social, construindo necessidades de informações enquanto respostas rápidas e educando certezas do controle do tempo sobre o que se vinha e o que se mandava.

Foi, sem nenhuma dúvida, a relação entre a província e a Corte, a partir da moeda de *troca do favor* entre o Senador Pompeu (e os liberais do Ceará, como Nogueira Accyoli) e o Conselheiro Sinimbu, as razões que tornaram possível a aprovação dos recursos pela Lei de *Garantia de Juros*, a continuação da EFB, a negação do projeto Aracati-Icó-Crato, a aprovação do projeto Camocim-Sobral-Ipú (mesmo que as obras do primeiro trecho só fossem inauguradas em 1881) e o prosseguimento das construções sobre um traçado pensado por meia dúzia de homens.

A relação entre a província e a Corte fortalecia, em grande medida, a primeira, que passou a realizar suas finalidades locais com apoio Monárquico, a exigir recursos do “tesouro nacional” para valorizar suas propriedades com a chegada da ferrovia, a garantir a concentração de terra, novas ocupações dos “fundos territoriais” e a produzir sua *configuração territorial* da maneira como queriam que o Ceará fosse.

Entretanto, para o gigantesco Estado territorial do Brasil, a EFB, naquele curto trajeto, quase que insignificante, era assunto de poucas páginas, mesmo que recebesse apoios de homens com poder e cálculos tão influentes, como o tão citado engenheiro André Rebouças. O que era bem diferente para a política da escala particular, sendo o assunto da estrada de ferro de Baturité, no Ceará, quase que o tópico principal dos *Relatórios dos Presidentes de Província*, dos Jornais e dos Avisos da Secretaria do *Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*.

Dessa forma, cabe o aprendizado de que os estudos sobre as *estradas de ferro* oportunizam inicialmente, compreender que elas não se “desenrolam” em locais vazios de donos, sem nomes de personagens e sem “norte algum”, pois as ferrovias não são feitas sem planos, sem destinos corretos, sem intenções e sem lucros “documentalmente” ou retoricamente garantidos. São elas “ligas metálicas” que unem, via o “discurso do isolamento”, da “interiorização” e do “progresso material”, principalmente, no oitocentos, os locais de interesse do próprio desenvolvimento do capitalismo local, estatal e internacional.

Os estudos sobre as ferrovias, no território do passado do Ceará, ainda nos servem para pensar sobre aquilo que muitas vezes se gestou como materialidade territorial e discurso político para o presente. Pois, mesmo no século XXI, ainda é comum a divulgação em periódicos, nos jornais televisivos e nos filmes a imagem de um Ceará que “sofre com as secas”, que precisa de ajuda financeira do centro do país (hoje com nação?) e que ainda aponta, entre as saídas, a materialização de outro projeto do oitocentos, como a *Transposição de Águas do Rio São Francisco*. Sem falar que essas publicações trazem na companhia das necessidades do Ceará, outras intenções, como a implantação de *estradas de ferro no Nordeste (a Transnordestina)* que consigam ligar os principais centros

produtores de calçados, de gesso e de frutas com os portos do Ceará e de Pernambuco e com o mercado exterior.

Poderíamos, para finalizar, perguntar: quem decidiu e aprovou a construção da *Transposição do Rio São Francisco*? Quais homens, mulheres, capitais estrangeiros e traçados estão envolvidos com as obras da iniciada *Transnordestina*? Quem aprovou, afinal, a *transnordestina*? O que esses traçados que pretendem ligar os centros de fabricação de gesso, de calçados e do agronegócio têm a ver com o conteúdo das infra-estruturas que vão ser fincadas no chão? Qual a “distância” que existe entre as mãos que assinam e decidem com as mãos que constroem e são esquecidas?

É impossível afirmar que o passado do Brasil-Ceará explica o presente de uma maneira direta e certa. E, sobre isso, jamais arriscaríamos afirmar. Entretanto, é totalmente complicado, para qualquer ser humano, querer explicar a formação territorial do Ceará e da centralidade de Fortaleza se não for compreendido um passado erigido sobre o “drama do progresso”, da farsa senhorial e de uma certa “tragédia tropical” marcada pela desigualdade social entre aqueles que têm o poder apenas de se apropriar do espaço (já que nada está fora dele) e de outros que, efetivamente, têm parcela do poder de domínio, este capaz de reconfigurar o território no jogo de ordens bem fechadas.

Como bem nos ensina Horacio Capel (2008), a **geografia histórica** anda nos servindo para pensar o futuro possível e o que das decisões do passado não aceitamos mais.

Livros

GALVÃO, Manoel da Cunha. *Notícias Sobre as Estradas de Ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Diário do Rio de Janeiro, 1869. 491p.

REBOUÇAS, André. *Garantia de Juros: estudos para a sua aplicação às empresas de utilidade publica no Brazil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. 282p.

SOUZA BRAZIL, Thomas Pompeu de. *Memória Sobre o Clima e Seccas do Ceará*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1877. 59p.

STUDART, G. *Diccionario Bio-Bibliográfico*. v. 1. Abel-João. Fortaleza: Typo- Litographia a Vapor, 1910.

_____. *Diccionario Bio-Bibliográfico*. Volume segundo. Joaquim-Otto. Fortaleza: Typo-Litographia a Vapor, 1913.

TEÓFILO, Rodolfo [1868]. *O Caixeiro: reminiscências*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006. 70p.

Artigos

GABAGLIA, Giacomo Raja. *Porto da Cidade da Fortaleza ou do Ceará*. Rio de Janeiro: Typografia do Correio Mercantil, 1860.

_____. *Ensaio Sobre Alguns Melhoramentos Tendentes à Prosperidade da Provincia do Ceará*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877.

GUIMARÃES, Mendonça Guimarães. *Relatorio do Engenheiro Fiscal da Via Ferrea de Baturite*. In: Anexo ao relatorio com que o excellentissimo senhor dr. Esmerino Gomes Parente abriu a 2.a sessão da 22.a legislatura da Assembléa Provincial do Ceará em 2 de julho de 1875. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1875.

LASSANCE CUNHA, Ernesto Antonio. *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité*. Exposição Internacional de Artes, Indústrias Manufatureiras e Produtos do Solo, das Minas e do Mar. Chicago, 1892.

SOUZA BRAZIL, Thomas Pompeu de. *A Necessidade da Conservação das Mattas e da Arboricultura*. In: *Memória Sobre o Clima e Seccas do Ceará*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1877 (61-100p)

STUDART FILHO, Carlos. *Vias de Comunicação do Ceará Colonial*. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, 1937, p. 1-33.

Jornal “O Cearense”

CEARENSE. *Viação da Província*. 8 de Janeiro de 1864.

CEARENSE. *Vias de Comunicação*. 6 Setembro de 1864.

CEARENSE. *Obras Públicas*. 19 de Janeiro de 1864.

CEARENSE. *Estrada de Ferro de Baturité*. 8 de Janeiro de 1871.

CEARENSE. *Fuga de Escrava*. 15 de Janeiro de 1871.

Relatório dos Presidentes de Província do Ceará

Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceara pelo excellentissimo senhor dr. Antonio Marcellino Nunes Gonçalves, presidente d'esta provincia. Ceará, Typ. Brasileira de Paiva e Companhia, 1859.

Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da installação da mesma Assembléa no dia 9 de outubro de 1863. Ceará, Typ. Cearense, 1863.

Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. Lafayette Rodrigues Pereira, por ocasião da installação da mesma Assembléa no 1o de outubro de 1864. [n.p.] Typ. Brasileira de Paiva & Comp., 1864.

Relatorio dos Engenheiros das Obras Geraes e Proviciaes do Ceara - 1865. Apensos ao Relatorio de 1865 na transferênciã do governo de Lafayette Rodrigues Pereira para Francisco Ignácio Homem de Melo.

Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará em sua reunião extraordinaria em o 1.o de dezembro de 1866 pelo presidente da mesma provincia, o excellentissimo senhor João de Souza Mello e Alvim. Fortaleza, Typ. Brasileira de João Evangelista, 1867.

Relatorio Apresentado pelo vice-presidente Antonio Joaquim Rodrigues Junior em 31 de Julho de 1868.

Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo presidente da provincia, Dr. Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no dia 1.o de novembro de 1868. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1868.

Falla com que o excellentissimo senhor dr. Esmerino Gomes Parente abriu a 2.a sessão da 22.a legislatura da Assembléa Provincial do Ceará no dia 2 de julho de 1875. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1875.

Falla com que o excellentissimo senhor desembargador Francisco de Faria Lemos, presidente da provincia do Ceará, abriu a 1.a sessão da 23.a legislatura da Assembléa Provincial no dia 1.o de julho de 1876. Fortaleza, Typ. Cearense, 1876.

Annexos á falla com que o ex.mo sr. desembargador Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa, presidente da provincia do Ceará, abriu a 2.a sessão da 23.a legislatura da respectiva Assembléa no dia 2 de julho de 1877. Fortaleza, Typ. do Pedro II, 1877.

Falla com que o ex.mo sr. desembargador Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa, presidente da provincia do Ceará, abriu a 2.a sessão da 23.a legislatura da respectiva Assembléa no dia 2 de julho de 1877. Fortaleza, Typ. do Pedro II, 1877.

Falla com que o ex.mo sr. dr. José Julio de Albuquerque Barros, presidente da provincia do Ceará, abriu a 1.a sessão da 24.a legislatura da Assembléa Provincial no dia 1 de novembro de 1878. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1879.

Falla com que o exm. sr. dr. José Julio de Albuquerque Barros, presidente da provincia do Ceará, abriu a 1.a sessão da 25.a legislatura da Assembléa Provincial no dia 1.o de julho de 1880. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1880.

Relatórios do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas (MACOP)

REBOUÇAS, André. Índice Geral das Empresas de Caminho de Ferro do Brasil - Avisos do Ministério da Agricultura - Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1874-1875). Fundo: Ministérios, Caixa 29, n. 623.

Relatorio apresentado à Assembleia Geral na Terceira Sessão da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas por José Fernandes da Costa Pereira Júnior. Rio de Janeiro - Brazil, Imprensa Industrial, (relatório de 1873 publicada em 1874)

Relatorio apresentado à Assembleia Geral na Quarta Sessão da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas por José Fernandes da Costa Pereira Júnior. Rio de Janeiro - Brazil, Imprensa Industrial, (relatório de 1874 publicada em 1875)

Relatorio apresentado à Assembleia Geral na Segunda Sessão da Decima Setima Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas por Thomaz José Coelho de Almeida. Rio de Janeiro - Brazil, Imprensa Industrial, (relatório de 1876 publicado em 1877)

Relatorio apresentado à Assembleia Geral na Segunda Sessão da Decima Setima Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas por João Lins Vieira Cansanção de Sinumbu. Rio de Janeiro - Brazil, Imprensa Industrial, (relatório de 1877 publicada em 1878).

Relatorio apresentado à Assembleia Geral na Segunda Sessão da Decima Setima Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas por João Lins Vieira Cansanção de Sinumbu. Rio de Janeiro - Brazil, Imprensa Industrial, (Relatório de 1878 Publicado em 1879).

Relatorio apresentado à Assembleia Geral na Segunda Sessão da Decima Setima LEgislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas por Manoel de Macedo. Rio de Janeiro - Brazil, Imprensa Industrial, (Relatorio de 1878 publicado em 1880).

Referências

- ABREU, J. Capistrano de. Os Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil. In: *Os Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil*. 3. ed. Fortaleza: Casa José de Alencar/ Programa Editorial da UFC, 1999. p. 59-164.
- ADORNO, T & HORKHEIMER, M. O Conceito de Esclarecimento. In: ADORNO, T & HORKHEIMER, M. *Dialética do Esclarecimento*. Rio de Janeiro: Zahar, 1985. p. 11-46.
- AMARAL, Eduardo Lucio Guilherme. *Barão de Studart: memória da distinção*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002. 128p.
- ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. SAMPAIO, José Levi Furtado. Pensamento Geográfico da Seca, dos Trilhos e dos Braços: Ferrovia Baturité (1870-1889). *Revista Mercator*, Departamento de Geografia da UFC, Fortaleza, 2010, v. 9, n 19, p. 77-86.
- ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. SAMPAIO, José Levi Furtado. A Poética da Desgraça: ideologias geográficas das estradas de ferro no Ceará (1870-1891). In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 16, Anais [...]. Porto Alegre: AGB-Brasil, 2010. p. 1-10.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. SAMPAIO, José Levi Furtado. Os Primórdios da Modernização do Território do Ceará: as estradas de ferro reanuncia a civilização ocidental (1870-1930). In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DO PENSAMENTO GEOGRÁFICO, 2, Anais [...]. São Paulo: USP, 2009. p.1-12.

BENJAMIN, Walter. Sobre o Conceito de História. In: *Obras Escolhidas: Magia e Técnica, Arte e Política*. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 222-232.

BERMAN, M. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 465 p.

BONAVIDES, P; AMARAL, R. *Textos Políticos da História do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 2002.

BURKE, Peter. A História dos Acontecimentos e o Renascimento da Narrativa. In: BURKE, Peter. (org). Tradução de Magda Lopes. *A Escrita da História: novas perspectivas*. São Paulo: Unesp, 1992. p. 327-354.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro*. Tese de (Doutorado). São Paulo: Instituto de Economia/Unicamp, 2000.

CAMPOS, Eduardo. *Estrada de Ferro de Baturité: teoria e ação social*. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1982. 24 p.

CAPEL, H. El VIII Coloquio Internacional de Geocrítica. *Una geografia histórica para construir el futuro*. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, v. 10, n. 218 (001). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-001.htm>. [ISSN: 1138-9788]

CAPELO FILHO, José; SARMIENTO, Lídia. *Arquitetura Ferroviária no Ceará: registro gráfico e iconográfico*. Fortaleza: Edições UFC, 2010. 272p.

CARDOSO, Gledson Passos. *Padaria Espiritual: biscoito fino e travoso*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006. 96 p.

CARVALHO FRANCO, Maria Sylvia. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. 4. ed. São Paulo: Editora Unesp, 1997. 254p.

CORDEIRO, Celeste. O Ceará na Segunda Metade do Século XIX. In: SOUZA, Simone de (Org). *Uma Nova História do Ceará*. 4. ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007. p. 135-161.

DARATIOTO, Francisco. Guerra do Paraguai. In: MAGNOLI, D. *História das Guerras*. São Paulo: Contexto, 2006. p. 253-286.

ESCOLAR, Marcelo. *Crítica ao Discurso Geográfico*. São Paulo: Hucitec, 1995.

FERNANDES, Ana Carla Sabino. *A Imprensa em Pauta: jornais Pedro II, Cearense e Constituição*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006. 127p.

FERNANDES, Florestan. *A Revolução Burguesa no Brasil: ensaios de interpretação sociológica*. 2ª reimpressão. 5. ed. São Paulo: Ed Globo, 2006. 504 p.

FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza: Edições UFC/NUDOC, 1989. 198 p.

FERREIRA, M. R. *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 2005. 397 p.

GABAGLIA, Giacomo Raja. *Porto da Cidade da Fortaleza ou do Ceará*. Rio de Janeiro: Typografia do Correio Mercantil, 1860.

GABAGLIA, Giacomo Raja. *Ensaio Sobre Alguns Melhoramentos Tendentés á Prosperidade da Província do Ceará*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877.

GALVÃO, Manoel da Cunha. *Notícias Sobre as Estradas de Ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Diário do Rio de Janeiro, 1869. 491 p.

GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Programa Editorial Casa José de Alencar, 2000.

GUIMARÃES, Mendonça Guimarães. *Relatório do Engenheiro Fiscal da Via Ferrea de Baturite*. In: Anexo ao relatório com que o excellentissimo senhor Dr. Esmerino Gomes Parente abriu a 2ª sessão da 22ª legislatura da Assembléa Provincial do Ceará em 2 de julho de 1875. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1875.

HARVEY, David. *Notas Hacia una Teoria del Desarrollo Geográfico Desigual*. Traducción: Juan Villasanté y Lisa Di Cione. GeoBaires. Cuadernos de Geografía. Buenos Aires: FFYL, 2007. 53 p.

HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. 15. ed. São Paulo: Loyola, 2006. 341p.

HARVEY, David. A Geopolítica do Capitalismo. In: HARVEY, David. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005. p. 127-162.

HARVEY, David. *Espaços de Esperança*. Traduzido por Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves do original *Spaces Of Hope*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HARVEY, David. *La Producción de Configuraciones Espaciales: las movi- lidades geográficas del capital e el trabajo*. In Los Límites del Capitalismo e La Teoria Marxista. Mexico: Fundo de Cultura Econômica, 1990. p. 376-415.

HOBSBAWM, Eric. *A Era do Capital (1848 - 1875)*. md. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007. 451p.

HOBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003. 325 p.

HOLANDA, Sergio B. de. Vias de Comunicação. *O Brasil Monárquico: do Império à República*. Coleção História Geral da Civilização Brasileira. T5. Rio de Janeiro: Bertrand, 1993. p. 42-59.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. *Desenhando o Ceará*. In: SIMPÓSIO DE IBEROAMERICANO DA HISTÓRIA DA CARTOGRAFIA, 3, Anais [...]. Universidade de São Paulo, 2010. p. 1-20.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. Vilas, Povoados e Estradas do Ceará Colonial: os caminhos da ocupação territorial. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10, Anais [...]. Florianópolis, 2007. p. 1-15.

LANDER, E. *A Colonialidade do Saber: eurocentrismo e ciências so- ciais*. Anais [...]. Buenos Aires: CLACSO, 2005.

LASSANCE CUNHA, Ernesto Antonio. *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité*. Exposição Internacional de Artes, Indústrias Manufatureiras e Produtos do Solo, das Minas e do Mar. Chicago, 1892.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. São Paulo: Editora Unicamp, 2008. 541 p.

LEITE, Ana Cristina. *O Algodão no Ceará: estrutura fundiária e capital comercial no Ceará (1850-1880)*. Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 1994.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As Razões de uma Cidade: Fortaleza em questão*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991. 131p.

LIMA, Luiz Cruz. Redes de Integração do Território Cearense: dos caminhos da pecuária às estradas virtuais. In: SILVA, José Borzarchiello; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderlei Correia; *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2005. p. 33-50.

LOWY, Michael. *Walter Benjamin: aviso de incêndio*. São Paulo: Boitempo, 2005. 160 p.

MACHADO, Lia Osório. Origens do Pensamento Geográfico no Brasil: meio tropical, espaços vazios e a idéia de ordem (1870-1930). In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa Gomes; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.) *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1995. p. 309-353.

MAGNOLI, D. *O Corpo da Pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-18912)*. São Paulo: Unesp, 1997. 318p.

MARTINS, José de Souza. *O Poder do Atraso: ensaios de sociologia da história lenta*. São Paulo: Hucitec, 1994. 174p.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. 24. ed. Livro 1. v. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. 24. ed. Livro 1. v. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

MARX, Karl. O 18 Brumário de Luis Bonaparte. In: MARX, Karl. *A Revolução Antes da Revolução II*. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2008. p. 197-336.

MATTOS, Hebbe. Raça e Cidadania no Crepúsculo da Modernidade Escravista no Brasil. In: SALLES, Ricardo. GRINBERG, Keila. *O Brasil Imperial 1870-1889*. v. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 15-37.

MATTOS, I. R. *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: ACCESS, 1999. 285p.

MAUÁ, B. Autobiografia: exposição aos credores . In: GANSS, C. *Visconde de Mauá: autobiografia*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998. 347p.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. 295p.

MELO, Josemir C. *Ferrovias Inglesas e Mobilidade Social no Nordeste (1850-1900)*. Paraíba: Universidade Federal da Paraíba, 2008. 233p.

MIGNOLO, Walter. A Colonialidade de Cabo a Rabo: o hemisfério ocidental no horizonte conceitual da modernidade. In: LANDER, E. *A Colonialidade do Saber: eurocentrismo e ciências sociais*. Buenos Aires: CLACSO, 2005. p. 71-103.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Ideologias Geográficas na História Brasileira. In: *Geografia Histórica do Brasil: capitalismo território e periferia*. São Paulo: Annablume, 2011. p. 81-95.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e História no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005. 154 p.

MORAES, Antonio Carlos Robert. O Sertão: um outro geográfico. *Revista Terra Brasilis - Território*, ns. 4 e 5. Rio de Janeiro: 2002-2003. p. 11-23.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Ideologias Geográficas*. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 2002. 155p.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Bases da Formação Territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no longo século XVI*. São Paulo: Hucitec, 2000. 432p.

- NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumar, 2000. 265 p.
- NOBRE, Geraldo. *O processo histórico de Industrialização do Ceará*. Fortaleza: Federação das Indústrias no Estado do Ceará, 1989. 455p.
- OLIVEIRA, Almir Leal de. Universo Letrado em Fortaleza na Década de 1870. In: SOUZA, Simone de. NEVES, Frederico de Castro. *Intelectuais*. Fortaleza: Demócrito Rocha; 2002. p. 15-40.
- OLIVEIRA, André Frota de. *A Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 1994. 142p.
- OLIVEIRA, Francisco de. Oligarquias agrárias e intervenção do Estado no Nordeste. In: OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia para uma Re(li)gião*. 6. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993. p. 45-58.
- PAIVA PINTO, Maria Arair. *A Elite Política do Ceará Provincial*. Rio de Janeiro: Tempo brasileiro 1979.
- PINHEIRO, Francisco. *Mundos em Confronto: povos nativos e europeus na disputa pelo território*. In: SOUZA, S. *Uma Nova História do Ceará*. 4. ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007. p. 17-55.
- PINTO PAIVA, Melquíades. Senado do Império: o senador Alencar e o Ceará. *Revista do Instituto do Ceará Histórico, Geográfico e Antropológico*, tomo CXXI, ano CXXI, v. 121, 2007. p. 9-26.
- PINTO PAIVA, Melquíades. *Senado do Império: o Senador Pompeu e o Ceará*. Fortaleza. *Revista do Instituto do Ceará*, 2008. p. 45-65.
- PINTO PAIVA, Melquíades. Thomaz Pompeu de Sousa Brasil (1818-1877). In: PINTO PAIVA, Melquíades. *Os Naturalistas e o Ceará*. Fortaleza: Instituto do Ceará, 2002. p. 107-124.
- PARRON, TAMIS. Introdução. In: ALENCAR, José de. *Cartas a Favor da Escravidão* [1867]. Organizado por Tâmis Parron. São Paulo: Hedra, 2008. p. 7-36.

PONTES CÂNDIDO, Tyrone Apollo. *Trem da Seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2005. 123p.

PONTES CANDITO, Tyrone Apolo & SILVA RODRIGUES, Eylo Fagner. Os últimos cativos: documentos das comissões de emancipação de escravos no Ceará. *Revista do Arquivo Público do Ceará*. Fortaleza, n. 03, 2006. p. 157-180.

PORTO ALEGRE, M. Sylvia. *Comissão das Borboletas: a ciência do império entre o Ceará e a Corte*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2003. 109p.

PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 21. Ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1978. 364p.

RAFFESTIN, Claude. *Por Uma Geografia do Poder*. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993. 269 p.

REBOUÇAS, André. *Garantia de Juros: estudos para a sua aplicação às empresas de utilidade pública no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. 282 p.

ROGÉRIO PONTE, Sebastião. A Belle Époque em Fortaleza: remodelação e controle. In: SOUZA, Simone de (Org). *Uma Nova História do Ceará*. 4. ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007. p. 162-191.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006. 474p.

SANTOS, Milton. *Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2008. 269p.

SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. São Paulo: Hucitec, 2006. 120p.

SANTOS, Milton. *Território e Sociedade*. 2. ed. 2ª reimpressão. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2004. 127p.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Maurício Caetano dos. *Cartografia e Geografia Histórica: um olhar sobre a economia e ocupação territorial da província do Ceará*

no período anterior à independência do Brasil. In: SIMPÓSIO IBERA-MERICANO DA HISTÓRIA DA CARTOGRAFIA, 3, Anais [...]. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2010. p. 1-14.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As Barbas do Imperador: Dom Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. 623 p.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O Espetáculo das Raças*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. 623p.

SCHWARZ, Roberto. *Ao Vencedor as Batatas: forma literária e processo social nos inícios do romance brasileiro*. 5. ed. São Paulo: Duas Cidades, 2008. 236p.

SILVA, Marcelo Wener da. *A Formação de Territórios Ferroviário no Oeste Paulista (1868-1892)*. Rio de Janeiro: UFRJ/Tese de (Doutorado), 2008. 311p.

SILVA, J. B. da. *Os Incomodados Não se Retiram*. Fortaleza: Multigraf, 1992

SOUSA, Maria Salete de. Ceará: bases de fixação do povoamento e crescimento das cidades. In: SILVA, José Borzarcchiello; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderlei Correia; **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2005. p. 13-31.

SOUSA FREITAS, J. W. *Política e Seca no Ceará: um projeto de desenvolvimento para o Norte (1869-1905)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2009.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Larguistas, Estreitistas e os Caminhos de Ferro do Brasil no Reinado do Segundo Pedro (1854-1889)*. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 12, Anais [...]. Montevideu, 2009.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos Para o Império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)*. Tese de (Doutorado). São Paulo: FFLCH/USP, 2004. 192p.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Senador Pompeu: um geógrafo do poder no Império do Brasil*. Dissertação de (Mestrado). São Paulo: Universidade de São Paulo/USP, 1997. 120p.

SOUSA SANTOS, Boaventura de. Do Pós-Moderno ao Pós-Colonial. 8, (Mesa de Abertura). Faculdade de Economia de Coimbra, 2004.

SOUZA BRAZIL, Thomas Pompeu de. *Memória Sobre o Clima e Seccas do Ceará*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1877. 59p.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. A Necessidade da Conservação das Mattas e da Arboricultura. In: SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Memória Sobre o Clima e Seccas do Ceará*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1877. p. 61-100.

STUDART, G. *Diccionario Bio-Bibliográfico*. v. 1. Abel-João. Fortaleza: Typo- Litographia a Vapor, 1910.

STUDART, G. *Diccionario Bio-Bibliográfico*. v. 2. Joaquim-Otto. Fortaleza: Typo-Litographia a Vapor, 1913.

STRAFORINI, R. Os Caminhos do Ouro: a importância de um complexo sistema de circulação na reestruturação do território colonial brasileiro. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218

TAKEYA, D. M. *Europa, França e Ceará*. São Paulo: Hucitec, 1995.

TEÓFILO, Rodolfo [1868]. *O Caixeiro*: reminiscências. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006. 70p.

ZUSMAN, Perla. Recortes nacionales y internacionales en el análisis de institucionalization de la geografía latinoamericana. Algunas reflexiones a partir del caso argentino en el paisaje del siglo XX. In: SOUSA NETO, M. F. BOMFIM, P. R. A. *Geografia e Pensamento Geográfico no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2010. p. 11-25.

Visite nosso site:
www.imprensa.ufc.br



Versão Digital
Editora Imprensa Universitária da UFC
Av. da Universidade, 2932 – Benfica
Fone: (85) 3366.7485 / 7486
CEP.: 60020-181 – Fortaleza – Ceará – Brasil
imprensa@proplad.ufc.br



A povoação do Ceará seguiu os caminhos da criação de gado, ao contrário do Nordeste úmido de Pernambuco, das fazendas de plantação e dos engenhos de açúcar, de Gilberto Freyre. Deste lado seco do “outro nordeste”, de Djacir Menezes, a ocupação foi parcimoniosa, tomou as entradas litorâneas e subiu pelos vales secos dos rios. Pouco valeram os escravos para uma atividade rala de mão de obra nas rudes e pobres tarefas do plantio de subsistência. De Aquiraz, seguindo as trilhas de penetração dos rebanhos de criação para Icó e o Quixadá, levando ao coração do Ceará a civilização do couro e do algodão, o povoamento destas terras áridas veio pelas estradas carroçáveis e pelas vias férreas, pelas missões religiosas e pela propriedade de terras, pelos rendeiros sem posse e pelos feirantes. Assim surgiu o Ceará.

ISBN 978-85-7485-442-7



9 788574 854427