

ANA ISABEL RIBEIRO PARENTE CORTEZ REIS



O ESPAÇO A SERVIÇO DO TEMPO

A ESTRADA DE FERRO DE BATORITÉ
E A INVENÇÃO DO CEARÁ



O ESPAÇO A SERVIÇO DO TEMPO
a estrada de ferro de Baturité
e a invenção do Ceará



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



EDITORIA 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

Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez Reis

O ESPAÇO A SERVIÇO DO TEMPO

a estrada de ferro de Baturité e a
invenção do Ceará



O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará

Copyright © 2023 by Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez Reis

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

Adriano Santiago

Normalização bibliográfica

Andreza Pereira Batista

Diagramação

Frank Bezerra

Capa

Heron Cruz



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Editora Imprensa Universitária da UFC - Universidade Federal do Ceará

R375e Reis, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez.
O espaço a serviço do tempo [livro eletrônico] : a estrada de Baturité e a invenção do Ceará / Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez Reis – Fortaleza: Editora Imprensa Universitária da UFC, 2023.
8.680 kb. : il., fac-similes ; PDF – (Coleção Caminhos da povoação, 3).

Inclui bibliografia.
ISBN: 978-85-7485-447-2

1. Ferrovias – Baturité (CE). 2. Ferrovias – História. 3. Ferrovias – Aspectos ambientais. 4. Ferrovias – Construções e estruturas. 4. Impacto econômico e cultural.
I. Título. II. Série.

CDD 385

Elaborada por: Andreza Pereira Batista – CRB 3/1705

“A rapidez do tempo suprime as distâncias”.
Lamartine Posella (1851, p. 178).

Apresentação

Por linhas tortas

A invenção dos trilhos reconfigurou a história do mundo. Desde o início do século XIX, locomotivas e trens possibilitaram que pessoas, objetos e ideias se tocassem, se chocassem e se (des)encontrassem em tempos cada vez mais acelerados.

Entre fins do século XVIII e início do XIX, a linha reta se impôs como a forma definidora da nova época. São tempos de invenção do futuro e do passado. Tempos de contar a história a partir de uma novidade em voga nos corações e mentes da modernidade: o progresso.

O traçado reto se juntou ao tempo linear para dizer mundos adiantados e povos em atraso. As ideias iluministas se encantaram com a missão de levar a civilização para as gentes bárbaras. Embarcações alcançaram o “novo mundo” trazendo a cruz e a espada. E mais adiante a consolidação da indústria criou uma face nova para o projeto colonizador. Além da matéria-prima produzida pela violência da monocultura nas colônias, era cada vez maior a necessidade de formação de novas rotas comerciais para garantir também o consumo da produção.

A partir do século XV o mundo se estreitava por vias navegáveis e no século XIX se apressava por estradas de ferro. Os deslocamentos entre a

Europa e suas colônias eram responsáveis por levar daqui matéria-prima e trazer mercadorias. Como alertou Rosa Luxemburg (1985) em seu monumental estudo sobre a acumulação do capital,

[...] a marcha de conquista da economia mercantil começa no geral com maravilhosas obras modernas de transporte, com linhas férreas que atravessam densas florestas e montanhas, com linhas de telégrafo que se estendem por sobre desertos e com transatlânticos que atingem portos distantes.

O trem passa a ser uma das principais garantias de circulação de mercadorias e de capital. O tempo, agora linear, enfatizava a ideia de que havia gentes inferiores e superiores e, em tempos de um nascente capitalismo, os povos considerados em atraso continuariam sendo escravizados para garantir o contínuo progresso das gentes ditas modernas e civilizadas.

Nessa nova configuração política e econômica, o Ceará cumpriu seu dever de periferia do capital. O tema foi tratado em alguns estudos, mas a tese de Ana Isabel, agora transformada em livro, propõe uma curva no debate historiográfico já feito. Em seu estudo, a ferrovia é vista de outro local da História, na outra margem do Atlântico. Nos caminhos do sertão cearense, Isabel Reis sugere uma nova mirada sobre a construção de estradas de ferro no Brasil a partir da Estrada de Ferro de Baturité.

O Ceará tem sua primeira estrada de ferro construída entre os anos de 1870 e 1926. Por esses anos e percursos, Isabel nos convida a embarcar nessa minuciosa viagem entre arquivos e fontes as mais diversas. Como ela indica,

Neste trabalho, diversas fontes históricas foram utilizadas. Alguns tipos de documentos foram destacados com maior frequência, como é o caso dos Relatórios. Foram analisados os Relatórios produzidos pelos engenheiros-chefes da Estrada de Ferro de Baturité, os Relatórios de presidente de província, que no período republicano passaram a ser denominadas Mensagens do Governo do Estado e os Relatórios do Ministério da

Agricultura Viação e Obras Públicas, 43 edições dos jornais *O Cearense*, *Echo do Povo*, *O Araripe*, *A Liça*, entre outros. De livro de memorialista fiz uso da obra *Menoridade*, de Antônio Martins Filho. A Correspondência oficial da direção da Estrada de Ferro de Baturité também compõe este conjunto, assim como documentos de determinação da obra: Ações normativas de 1878, Arrendamento da Estrada de Ferro de Baturité, de 1898, Contrato de 4 de fevereiro de 1910 com a South American Railway Construction Company Limited. Finalmente, da cartografia produzida pela administração da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) no período estudado, foram consultados o Reconhecimento parcial do prolongamento desta para o rio São Francisco, a Representação gráfica do andamento dos trabalhos na 2^a seção durante os meses de outubro de 1878 a fevereiro de 1879, como também a cartografia do perfil e planta geral.

É um trabalho de pesquisa e reflexão que tive a honra de orientar e saliento que a autonomia intelectual de Isabel Reis fez de sua tese um dos textos mais originais sobre o tema. Seu estudo apresenta a Estrada de Ferro de Baturité como um “espaço a serviço do tempo”. E é exatamente essa a ponderação que ela encara como um desafio dos mais complexos. Entre autores diversos da ciência tecnológica, da filosofia e da história, Isabel engendra um debate político e original sobre trabalho, capital, meio ambiente e a configuração de um novo regime de temporalidade. Como questão principal, Isabel Reis defende a tese de que “a construção da Estrada de Ferro de Baturité provocou a alteração das paisagens em seu entorno, o que contribuiu para a construção de outro Ceará, no final do século XIX e início do XX”.

Sim, um outro Ceará, uma nova geografia para e pelos sertões. Isabel constrói um desenho que se completa a cada capítulo. E o sertão vai chegando ao litoral e o litoral ao sertão. Nesse vai e vem, o livro vai contando as tensões e conflitos em torno da construção da Estrada de Ferro. No primeiro capítulo as estradas se emancipam do rio Jaguaribe e formam novas cartografias políticas e comerciais. Entre o segundo e o terceiro capítulos as linhas vão sendo entortadas a partir das disputas pela Estrada de Ferro. Onde deveria passar? Como? Por quê? Nessa história do

trem, pouco se pode falar do reto como forma para o mundo moderno. Nos meandros da história, curvas e veredas se impõem. O texto de Isabel Reis vai se deslocando por caminhos sinuosos e dialéticos.

Seu estudo vai além de uma imagem do trem como consagração do progresso e de sua teoria. Ao contrário, o texto propõe uma crítica consistente a essa ideia. Como sugestão, gostaria de pôr em diálogo as inquietações de Isabel e Aimé Cesaire que, em seu *Discurso Sobre o Colonialismo*, apresenta o reverso do projeto capitalista nas colônias. Sobre as grandes obras técnicas do mundo moderno, diz Cesaire (2020, p. 32-33):

[...] Falam-me de progresso, de realizações [...] refutam-me com fatos, estatísticas, quilômetros de rodovias, de canais de ferrovias [...] eu falo de homens sacrificados na construção das linhas férreas [...] obscurecem-me com toneladas exportadas de algodão ou cacau [...] eu falo de economias naturais, harmoniosas e viáveis, falo de hortas (e vidas) destruídas, de subalimentação, de desenvolvimento agrícola orientado unicamente em benefício das metrópoles...

Através de uma escrita provocadora e audaciosa, Isabel Reis realiza as travessias interdisciplinares tão prometidas e raramente efetivadas pelo debate acadêmico. As questões ambientais expressas na tese, agora livro, se valem do debate com engenheiros, físicos, geógrafos, filósofos e historiadores.

“Quem fizer uma estrada de ferro no Ceará, fará o Ceará”. Com essa frase anunciada na edição do jornal *Pedro II* de 1871, o livro de Ana Isabel começa. E por mais de 400 páginas vemos as fronteiras do que chamamos de Ceará sendo feitas e desfeitas. Isabel Reis conta-nos uma história do mundo globalizado por trilhos e um Ceará como parte dessa globalização. Apresenta-nos uma nova cartografia para o Ceará e novas fronteiras para a historiografia.

KÊNIA SOUSA RIOS.
FORTALEZA, CEARÁ.
22 DE JULHO DE 2023

Sumário

- 13** Sobre a coleção
- 18** A Estrada de Ferro no Ceará
- 28** Estradas de chão, Estrada de Ferro: a modernização do Ceará
- 100** A Estrada de Ferro de Baturité decidida palmo a palmo
- 196** Os caminhos entortados da Estrada de Ferro de Baturité
- 285** De camponeses a operários: os trabalhadores da Estrada de Ferro de Baturité
- 383** 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
Madruga 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 irmão 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,

muitas 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 Ribeiro Parente 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 *Ferroviás 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 *Ferroviás 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

A Estrada de Ferro no Ceará

Quem fizer uma estrada de ferro no Ceará, fará o Ceará: assim foi anunciado na edição do jornal *Pedro II*, em 1871. Nessas palavras, muito era dito sobre as idealizações concernentes à ferrovia na segunda metade do século XIX, quando a via férrea, aliada a outros melhoramentos técnicos, era compreendida como instrumento do progresso tecnológico ocidental. Ou, conforme Gilmar Arruda (2000, p. 107), quando a ferrovia “[...] passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais 'diabólico' e rápido: o automóvel”. Nesse ínterim, tamanha era a impressão de inovação que a ferrovia representava, em termos de progresso moderno, que sua figura, junto ao trem, foi incorporada por processos artísticos e culturais como grandes inauguradores de uma “era”.

Por outro lado, a expressão publicada no *Pedro II* pressupõe a alteração do espaço e indica a intenção de um projeto: “Uma estrada de ferro no Ceará fará o Ceará”. A ideia de modificação ou fabricação do Ceará passava pelo interesse do governo imperial de construção de um estado territorial que tinha nas vias de comunicação o caminho para as tarefas políticas de um Estado centralizado, através das quais se transformaria o

Brasil atrasado, presente no interior do território, no sertão,¹ para deixá-lo conforme o Brasil do litoral, que avançava porque já se assemelhava aos costumes europeus ocidentais. Nesse sentido, era realizada a reorganização do espaço cearense e, através dela, se faria o Ceará.

Contudo, é preciso considerar alguns aspectos dessa compreensão. Outro Ceará foi produzido nesse processo que implicava a reorganização e outras representações do espaço. Entretanto, as dimensões e os sentidos das alterações não corresponderam às idealizações construídas durante o século XIX. Pelo contrário, sob diversos aspectos, o estabelecimento da Estrada de Ferro de Baturité² significou, usando a expressão de Peter Iseemberg, uma “modernização sem mudanças”.

Portanto, a construção da Estrada de Ferro de Baturité provocou a alteração das paisagens em seu entorno, o que contribuiu para a construção de outro Ceará, no final do século XIX e início do XX.

A partir de 1870, conforme Luciana Murari (2009, p. 19) em *Natureza e Cultura no Brasil*, o olhar dos responsáveis pelo poder público e intelectuais a ele engajados (engenheiros, muitas vezes) voltou-se crescentemente para as regiões rurais e naturais do território, “[...] à procura de um ‘Brasil profundo’, que cabia compreender, assimilar ao movimento da história, à cultura e à sociedade brasileiras”. Cada vez mais frequentes, as circulares do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas³ lançavam questionários às províncias para averiguação das condições de agricultura e indústria de cada região e

¹ Gilmar Arruda destaca mais de uma possibilidade para o conceito de sertão, como o de lugar incomum, sobre o qual foi lançada a representação de atraso, por exemplo. Cf: ARRUDA, G. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru: Edusc, 2000.

² A Estrada de Ferro de Baturité (Linha Sul) seguia de Fortaleza, no litoral, passava pelo Maciço de Baturité, atravessava o sertão central e finalizava na cidade de Crato, no sopé da Serra do Araripe – aqui são desconsiderados os ramais que partiam da Linha Principal, como também a Linha Norte que consistia na Estrada de Ferro de Sobral. Sua construção se estendeu entre os anos de 1873 e 1926, tendo sido empreendida, em quase sua totalidade, pela encampação do governo brasileiro através de contratos com empresas inglesas.

³ Em 1896, este ministério foi renomeado como Ministério da Indústria Viação e Obras Públicas.

na busca de informações para composição das Cartas Gerais do país, que deveriam ser úteis na compreensão do que era o Brasil.

Nesse esforço, ficava clara a distinção de um Brasil atrasado, natural, em relação ao outro, culto. O vivido, aparentemente sujeito às intempéries do tempo, era imputado ao interior do território, onde tudo parecia ser paisagem, natureza, mundo rural. As árvores, matas e rios, elementos de estabilidade, passavam a ser reconhecidos como paisagem obsoleta e estática em relação às modificações percebidas em atividades e relações econômicas reputadas por novas. Visão tão negativa e destrutiva da natureza quanto à prática agressiva que Nicolau Sevcenko (1996, p. 111) destacou, no ato colonizador, na qual urgia “[...] desbravar, romper aquela virgindade nativa e agressivamente impor o seu controle e o seu domínio sobre a natureza [...] inimigo a ser rompido e espoliado”.

A modernização se instituiria na submissão da natureza pela cultura e consistiria, conforme Bruno Latour (1994, p. 70-71),

[...] em sair sempre de uma idade de trevas que misturava as necessidades da sociedade com a verdade científica para entrar em uma nova idade que irá, finalmente, distinguir, de forma clara, entre aquilo que pertence à natureza e aquilo que vem dos humanos.

Essa compreensão, para o mundo ocidental civilizado, significou o investimento crescente na projeção e expansão de suportes tecnológicos, bem como na ênfase à atividade industrial e à vida urbana. Não à toa, no final do século XIX e início do XX, eram profusas as grandes obras de engenharia e suas mais intensas propagadoras: as exposições universais. Foi nesse processo, que perdurou de 1870 até 1930, que Herschmann e Pereira (1994) viram a “invenção de um Brasil moderno”.

Igualmente, deve ser considerada a expansão do capitalismo através da exportação do capital, sobretudo para a construção de ferrovias, atividade, segundo Eric Hobsbawm (2010, p. 84), que significou a “verdadeira” revolução industrial em virtude do apetite de “ferro, aço, carvão e maquinaria pesada, mão de obra e investimento de capital” das ferrovias, fazendo com que a economia inglesa crescesse sobremaneira. Pois,

[...] nas duas primeiras décadas das ferrovias (1830-1850), a produção de ferro na Grã-Bretanha subiu de 680 mil para 2.250.000 toneladas; em outras palavras, triplicou. A produção de carvão, entre 1830 e 1850, também triplicou de 15 milhões de toneladas para 49 milhões. Este enorme crescimento deveu-se prioritariamente à ferrovia, pois em média cada milha de linha exigia 300 toneladas de ferro só para os trilhos (HOBSBAWM, 2010, p. 84).

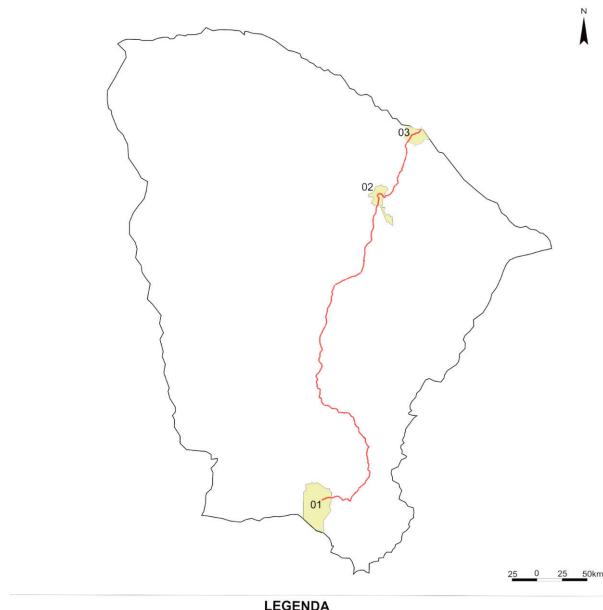
No Brasil, essa modernização se fez sentir na remodelação urbana, sobretudo na capital do Império, o Rio de Janeiro, como também na reorganização do espaço e na fabricação de uma infraestrutura para um estado territorial com relações estreitas entre o centro e demais regiões. Do aparato necessário para essa construção podem ser citados: as estradas de ferro e linhas telegráficas para facilitar a comunicação do litoral ao interior; a ampliação do domínio e o gerenciamento do Estado; o reequipamento do exército; o aperfeiçoamento da marinha mercante; e a reestruturação portuária (SEVCENKO, 1998, p. 7-37).

Quanto às estradas de ferro, a sua implantação, no Brasil, foi iniciada na segunda metade do século XIX, apesar de os incentivos governamentais datarem de período anterior: o Congresso Nacional promulgou, em 1835, um decreto no qual concedia a “[...] uma ou mais Companhias, que fiserem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para uso de carros para transporte de generos e passageiros” (PAIVA, [1928?] *apud* LOPES, 1928, p. 8-9). A primeira via férrea a ser implantada, em 1852, foi construída por Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, com extensão de 14,5 quilômetros, ligando a raiz da serra de Petrópolis ao porto. Outras estradas de ferro implantadas no Brasil seguiam a mesma função: ligar centros agrícolas localizados no interior do território a um porto. É o caso da Estrada de Ferro de Baturité, objeto de estudo desta pesquisa.

A Estrada de Ferro de Baturité (Linha Sul – ver Mapa 1, abaixo) seguia de Fortaleza, no litoral, passava pelo Maciço de Baturité, atravessava o sertão central e finalizava na cidade do Crato, no sopé da serra do Araripe. Sua construção se estendeu entre os anos de 1872 e 1926, tendo sido empreendida, em quase sua totalidade, pela encampação do

governo brasileiro, mas também por arrendamentos e contratos com empresas inglesas. Nesta pesquisa foram desconsiderados os ramais que faziam parte desta via férrea, sendo escolhida apenas a Linha Principal com extensão de 599 km. A temporalidade analisada, contudo, considerou todo o período de realização da obra – do lançamento da pedra fundamental até a inauguração da última estação⁴ – muito embora este recorte inclua o tempo de construção de alguns ramais.

Mapa 1 – Estrada de Ferro de Baturité



	Estrada de Ferro de Baturité - EFB
□	Municípios 01 - Crato 02 - Baturité 03 - Fortaleza

Fonte das informações: <http://vfc.brasilia.jor.br/>.
Elaboração/Diagramação: Maria de Lourdes Carvalho Neta, 2015.

ESTRADA DE FERRO DE BURITÉ - EFB

Fonte: Carvalho Neta (2015a).

⁴ Respectivamente, 20 de janeiro de 1872 e 8 de novembro de 1926.

A implantação desta ferrovia procurava articular espaços ou regiões que pretendiam ser centros agrícolas localizados no interior do Ceará ao porto, localizado em Fortaleza, e tinha no transporte da produção agrícola uma de suas mais importantes funções. A circulação de mercadorias e a expansão da lavoura cearense, destacada na documentação analisada, consistiam no motivo primordial das discussões em torno do projeto de construir uma estrada de ferro no Ceará. Nesse sentido, fica bastante claro que o auxílio aos retirantes e flagelados da seca consistia muito mais numa justificativa para barganhar maiores favores do governo nacional, estratégia insistente nas políticas cearenses até meados do século XX.

Ferroviás foram anunciadas como solução para o incremento de circulação de mercadorias. Tratava-se de uma parafernália de proporções gigantes que promoveria transporte e comunicação para que “[...] o produto direto pudesse ser realizado em mercados distantes e em grandes quantidades” (HARVEY, 2005, p. 50), sendo este um processo dialético em que, conforme David Harvey (2005, p. 50),

[...] a redução nos custos de realização e circulação ajuda a criar espaço novo para a acumulação de capital. Reciprocamente, a acumulação de capital se destina a ser geograficamente expansível, e faz isso pela progressiva redução do custo de comunicação e transporte.

Contudo, a indústria do transporte nem sempre tem potencialidade rentável em virtude de ela tender, de certa forma, à imobilização do capital, salvo em certas circunstâncias favoráveis. Por isso, muitas vezes “[...] o Estado se tornou bastante ativo nessa esfera da produção” (HARVEY, 2005, p. 49), sendo este o caso de boa parte das construções de estradas de ferro no Brasil, entre elas a Estrada de Ferro de Baturité.⁵

⁵ Em mais de um período, o governo brasileiro e cearense precisou encampar a obra, subsidiando-a financeiramente sob a prerrogativa de auxílio em período de seca: em 1878, perdurando a encampação até 1896, ano do arrendamento à Novis; e, em 1915, permanecendo assim até, pelo menos, a inauguração da última estação férrea, na cidade do Crato.

O mais importante a ser percebido é que, através da implementação de uma malha viária no Brasil iniciada pelo governo imperial, foi projetada a centralização administrativa do território, o que contribuía diretamente para forjar a própria nação. A invenção do Brasil, enquanto estado territorial, foi engendrada no projeto imperial de centralização administrativa, absorvido pelas províncias. Tal projeto fundava a necessidade de um melhor sistema viário para o território brasileiro, através do qual deveria ser instituída a presença do Império em regiões afastadas dos ditames administrativos de Dom Pedro II. Essa centralização estava na pauta dos interesses imperiais que já havia percebido a inviabilidade de uma política regionalizada no contexto do investimento do capitalismo internacional.

O Império foi organizado, ao longo do século XIX, na hierarquização de escalas necessárias ao seu funcionamento; o governo imperial ocupava o topo da escala e era seguido pelos poderes provincial e municipal, que foram progressivamente organizados como canais para instituição da administração imperial nos mais distantes locais do território. Segundo Maria Auxiliadora Lemenhe, as províncias brasileiras assistiram à progressiva perda de poder das municipalidades a partir do período regencial e a ascensão dos presidentes de província. Estes se tornaram “[...] agentes do poder central⁶ na gestão dos assuntos político-administrativos, econômicos e judiciários” (LEMENHE, 1991, p. 108).

A Estrada de Ferro de Baturité, assim como as demais ferrovias brasileiras, fazia parte de um plano nacional de integração do território e de centralização administrativa. A expansão dos caminhos de ferro no território brasileiro contribuía, de forma direta, para a produção de

⁶ Contudo, é de se crer que a atuação desses agentes ultrapassava a administração provincial (mais tarde estadual), uma vez que esses mesmos homens tinham acesso a outros cargos públicos como os ministérios. A atuação de homens como José Fernando da Costa Pereira Junior, presidente da província do Ceará, em 1870, e ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 1874, é indício disso. Certamente que este revezamento de alguns “agentes do poder central” em cargos públicos contribuía minimamente para a continuidade de projetos nacionais e regionais nas duas instâncias (ABREU, 1907).

um estado territorial e da nação brasileira. Nesse sentido, a ferrovia era a via de comunicação que permitiria o controle e gerência pelo governo imperial das mais longínquas regiões do país. Para isso, era necessário o fortalecimento e a centralização dos aparatos administrativos provinciais. No caso do Ceará, o que existia era uma “centralidade dividida” (ASSIS, 2011) entre a capital, Fortaleza, e Aracati, em função de seus portos. Conforme Maria Auxiliadora Lemenhe (1991), até, pelo menos, a primeira metade do século XIX, o porto situado em Aracati – receptor da produção que seguia pelo principal acesso entre interior e litoral, a Estrada Geral do Jaguaribe – sobrepujava o localizado em Fortaleza em volume de negociações, deixando a capital da província alheia a sua administração, sob alguns aspectos, de forma que, a Estrada de Ferro de Baturité, instituindo outro acesso ao interior do território cearense, contribuiria para a centralização das negociações provinciais na praça de Fortaleza, centralizando-a administrativamente.

Durante o século XIX, o Ceará foi inventado dentro da nação, ou, reinventado, uma vez que, até o final do período colonial, o Ceará havia sido inventado na cartografia.⁷ Coube ao Império a reinvenção do Ceará enquanto estado territorial, com vias de comunicação que permitissem o funcionamento do poder público, sobretudo porque, a partir da necessidade de formação da nação brasileira (que se estendeu para o período republicano), foi empreendido um esforço de construção de uma identidade para o Brasil que requeria também a compreensão de seus limites. Dessa maneira, há um esforço por parte

⁷ As cartografias que desenharam o território cearense no período colonial convenientiam a respeito de um Ceará e o inventavam, pouco a pouco. Nas linhas assinaladas no papel foi formado um corpo simbólico para o Ceará, que legitimava a colonização portuguesa e instituía o espaço para um poder público. Esforço necessário aos colonizadores porque, conforme Régis Lopes, “[...] antes da colonização, o Ceará não existia, nem fazia falta. O que havia era o trânsito de populações articuladas em culturas mais ou menos particulares, sem dependência da escrita e com vida vinculada aos poderes da natureza” (RAMOS, 2012, p. 25-26). Assim, no desenhar de uma geografia para o Ceará, era instituído um novo começo para ele, “dando-lhe sentido” histórico, à medida que também apagava a memória nativa.

de alguns intelectuais de apreensão do desenho do país e, consequentemente, de cada recanto dele, como também de sua gente.⁸ A fundação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, com um corpo de 50 intelectuais membros, sendo metade deles ligados aos estudos históricos e a outra metade aos estudos geográficos, é parte desse processo de construção do país (GUIMARÃES, 1988, p. 5-27). Nesse redesenhado Ceará, era dado espaço ao tempo e tempo ao espaço.⁹

A estrada de ferro é, talvez, o exemplo mais célebre da materialidade tecnológica inventada e experimentada em meados dos oitocentos, sobretudo no mundo ocidental, e na qual “[...] se baseia toda uma cultura (telégrafo, transportes urbanos, máquinas impressoras, fotografias, cinema etc)” (ORTIZ, 1991, p. 199). Esta estrutura, gestada no cerne da expansão capitalista, significava uma nova tecnologia com dimensão totalitária que cumpria cabalmente uma das funções para a qual era designada: encurtar o tempo através da anulação do espaço, provocando a experiência da aceleração do tempo tanto nas viagens quanto na impressão do caráter de antigo e obsoleto em tudo que havia antes dela. A ferrovia se tornou símbolo da nova era e foi traduzida como

⁸ Capistrano de Abreu em seus *Capítulos de História Colonial*, de 1900, trazia em seu bojo a valorização da miscigenação com o nativo na formação do povo brasileiro. Sua obra é frequentemente classificada por estudiosos da historiografia brasileira como uma “redescoberta do Brasil”, sobretudo pela identificação de um novo sujeito para a história do país: o mestiço. Mais do que isso: em *Capítulos de História Colonial* é relatada a ocupação do interior com um elogio da conquista e colonização desse espaço pelo brasileiro mestiço, o bandeirante, não o português. Para Capistrano, foi nas entradas de bandeirantes pelo interior do país que progressivamente foi forjado o povo brasileiro, por isso sua identidade deve ser buscada no sertão, na mestiçagem do branco com o nativo, nas rebeliões que esses homens empreenderam no século XVIII. Todavia, esse trabalho é mais importante pela atenção dada às entradas no sertão brasileiro, ou porque é uma das primeiras obras de historiografia brasileira que analisa as relações engendradas no interior do território durante o período colonial. E, mais precisamente, permite que sejam vislumbrados vários aspectos que contribuíram na constituição dos caminhos abertos interior adentro (ABREU, 1907).

⁹ Enquanto a operação historiográfica, conforme Régis Lopes, “dava tempo ao espaço e (espaço ao tempo)” no Ceará (RAMOS, 2012, p. 37).

expressão exata do progresso nesse período, implicando, por outro lado, “[...] um novo modo de ser, uma sensibilidade, um modo de perceber o tempo e o espaço, o luxo e o consumo” (ORTIZ, 1991, p. 199).

Por outro lado, importa perceber que outro acesso para o interior do Ceará correspondia a uma reorganização do espaço e, consequentemente, dos jogos de poder aí estabelecidos. Conforme Paul Virílio (2000), o poder é sempre um poder de controlar um território por mensageiros, por meio de transporte e transmissão. Nesse sentido, a construção de uma estrada de ferro, que instituía outro trajeto para a circulação de mercadorias no território cearense, correspondia a uma estratégia de controle e uma disputa por lugares de poder, que envolvia os “antigos” chefes políticos cearenses, mas também incluía novos papéis de autoridade, como representantes do saber técnico, os engenheiros, e do médico, além de estrangeiros negociadores, entre muitos outros.

Nesta obra, diversas fontes históricas foram utilizadas. Alguns tipos de documentos foram destacados com maior frequência, como é o caso dos relatórios. Foram analisados os relatórios produzidos pelos engenheiros-chefes da Estrada de Ferro de Baturité, os relatórios de presidente de província, que no período republicano passaram a ser denominados Mensagens do Governo do Estado, e os relatórios do Ministério da Agricultura Viação e Obras Públicas. Também foram consultadas as edições dos jornais *O Cearense*, *Echo do Povo*, *O Araripe*, *A Liça*, entre outros. De livro de memorialista fiz uso da obra *Menoridade*, de Antônio Martins Filho. A correspondência oficial da direção da Estrada de Ferro de Baturité também compõe este conjunto. Assim como documentos de determinação da obra: *Ações normativas*, de 1878; *Arrendamento da Estrada de Ferro de Baturité*, de 1898; *Contrato de 4 de fevereiro de 1910 com a South American Railway Construction Company, Limited*. Finalmente, da cartografia produzida pela administração da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) no período estudado, foram consultados o *Reconhecimento parcial do prolongamento desta para o rio São Francisco*; a *Representação gráfica do andamento dos trabalhos na 2ª secção durante os meses de outubro de 1878 a fevereiro de 1879*, como também a *cartografia do perfil e planta geral da Baturité*.

Estradas de chão, Estrada de Ferro: a modernização do Ceará

Caminhos e viagens no Ceará antes da Estrada de Ferro de Baturité

A Estrada de Ferro de Baturité, ao que indicaram os presidentes da província do Ceará e os engenheiros da Rede de Viação Cearense, em seus relatórios anuais à Assembleia Provincial, seria uma variante de peso na substituição de um meio natural (o interior da província) por outro que apresentasse máquinas e artefatos mais complexos, em diversas partes da província. Esse projeto era lavrado pelo discurso moderno do pensamento ocidental, típico do século XIX.

No Ceará, muitos intelectuais, como o senador Pompeu, por exemplo, aderiram a essa ideia, percebida com maior nitidez no que dizia respeito ao tema da seca a qual, experimentada entre os anos de 1877 e 1879, transformou as estiagens ocorridas no Ceará em assunto de interesse nacional. Tal fenômeno ocorreu, segundo Frederico de Castro Neves (2007, p. 100), menos por razões climáticas e mais por modificações na ordem social, para a qual contribuíram, entre outros aspectos, a expansão da cultura algodoeira e a transformação das posses de terra em propriedade privada, com a Lei de Terras, em 1850, pois, a partir

desse momento, a migração costumeira de homens e rebanhos para regiões menos assoladas pelas estiagens, no interior do estado, ficava sensivelmente dificultada, restando aos homens que lidavam com o gado a busca de auxílio público em Fortaleza.

A migração do interior da província em direção à capital tinha suas fileiras aumentadas dia a dia. O êxodo de famílias inteiras significava um crescimento vertiginoso da população de Fortaleza, provocando vários transtornos, pois, dentre os que chegavam, havia aqueles que, não possuindo nenhum tipo de vínculo familiar ou amistoso com algum morador da cidade que lhes acolhesse em sua casa, findavam por se estabelecer sob a sombra de árvores. Nestes locais, viviam sem qualquer infraestrutura ou condições mínimas de higienização, assuntos caros à época e os indivíduos que estavam submetidos a esta situação eram grande parte do contingente que alcançava a cidade.

Essa situação foi progressivamente preocupando as autoridades municipais e estaduais, que viam nestes aglomerados possíveis focos de surtos endêmicos, pois entendiam que os indivíduos miseráveis, que viviam nestes locais sem qualquer organização sanitária, favoreciam o surgimento de doenças contagiosas, como foi o caso da peste de varíola, e era anunciada nos meios de comunicação possíveis com tom de desespero. Conforme Frederico de Castro Neves (2006), “[...] nos jornais, predominava um tom de sensacionalismo, com um noticiário de misérias e acontecimentos bizarros envolvendo seres extenuados pelo delírio da fome”.

Por outro lado, havia o fato de as autoridades públicas e sanitárias estarem também empenhadas em dotar a capital cearense com ares que a traduzissem como moderna.¹ Nesse caso, conforme indicou Tyrone Apollo Cândido (2005), aprofundando a análise deste *Trem da Seca*, a construção da Estrada de Ferro foi utilizada para conter, no interior, as levas de retirantes que abandonavam os campos e se dirigiam a Fortaleza em busca de auxílio nos períodos de estiagem.

¹ Cf: SOUZA, S. (org.). *História do Ceará – Uma nova história do Ceará*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

Entretanto, o século XIX, sobretudo a segunda metade, foi um período no qual a noção de modernidade ditava a superação do vivido, sujeito às intempéries do tempo pelo desenvolvimento tecnológico ocidental, observado em países como França e Inglaterra. Este ideário, que contou com inúmeros adeptos no Brasil, contribuiu para uma visão da natureza como espaço a ser dominado e concedia validade a soluções que implementassem esse conhecimento nas obras públicas. Conforme Aline Silva Lima (2010),

No Império, foram organizadas comissões de estudos em diversas regiões do país, responsáveis por encontrar uma solução para o desenvolvimento da nação. Melhoramento era a palavra mais designada para indicar as intenções do Estado Imperial, “reveladora das convicções ideológicas que alicerçaram o projeto de construção da nação pela elite brasileira”.

As estiagens verificadas foram incorporadas nas malhas da análise de um discurso que tinha a ciência como parâmetro. Nesse sentido, engenheiros e cientistas, detentores de um saber especializado, foram os homens considerados capazes e mais habilitados para apontar instrumentos e mecanismos necessários para superar os efeitos advindos de períodos sem chuva. O Instituto Politécnico funcionou como o *locus* desse debate e da produção de um conhecimento sobre a seca, muito embora não fosse o primeiro momento de estudo e de interpretação do fenômeno. No entanto, nele, a partir do ano de 1877, foi constituída uma discussão tanto sobre fatores que desencadeavam as estiagens, como sobre os socorros públicos possíveis.

Nesse momento, a ferrovia foi envolvida e apresentada pelo discurso oficial como obra pública de vulto, porque viria amenizar ou aplacar os efeitos “devastadores” das secas que assolavam a província. Dessa maneira, o trem, no Ceará, foi largamente relacionado às secas e ao auxílio a um “povo sofrido” nos discursos que se reverberaram desde sua edificação, muito embora Durval Muniz de Albuquerque Junior (2008, p. 243) em *Nos destinos de fronteiras* chame a atenção

para o fato de que não apenas a estrada de ferro, mas qualquer projeto no Ceará, a partir do final do século XIX, seria estreitamente relacionado à seca. Nas palavras do autor,

Se, no final do século XIX, as elites do Norte reivindicam estradas de ferro, estas são apresentadas como solução para as secas; se querem estradas de rodagem, estas se tornam solução para a seca; se hoje as elites do Nordeste querem a instalação de Zonas de Exportação, elas são também apresentadas como solução para a seca (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2008, p. 243).

Para Gabriel Pereira de Oliveira (2013), a seca era “[...] apropriada pelas classes proprietárias de modo a buscar manter seus privilégios localmente e reconquistar um espaço perdido nacionalmente, tendo em vista a ascensão de outros grupos, como os cafeicultores paulistas”. Dessa forma, foram gerados e apropriados discursos e práticas que procuravam justificar o merecimento a auxílios financeiros, os “socorros públicos” por parte do governo imperial, mas que também reverberaram durante o século XX, sendo ainda hoje referidos nas justificativas de projetos que envolvem o estado do Ceará.

Em todo caso, a solução para as longas estiagens verificadas, frequentemente demandada nos discursos das autoridades públicas, era a de colocar o estado nos ritmos do progresso europeu ocidental. A Estrada de Ferro de Baturité e o trem surgiram como instrumentos principais dessa investida. Eram os produtos do progresso tecnológico, resultados de uma cultura considerada exclusivamente humana que deveria se sobrepor à natureza.

A Estrada de Ferro de Baturité deve ser compreendida como parte de um projeto maior de internacionalização do capital estrangeiro, ou, segundo Josémir Camilo Melo (2007, p. 43), como “[...] a mola mestra dos investimentos na segunda metade do século XIX”. Tais investimentos eram, sobretudo, ingleses, que buscavam:

[...] mercado consumidor para seus produtos de bens de capitais, bem como da expansão do capital financeiro através dos

investimentos em ferrovias, serviço de abastecimento de água e iluminação pública, urbanização, portos, bancos, companhias de navegações, de minas etc. (MELO, 2007, p. 43).

A rápida expansão da edificação de vias férreas, na segunda metade do século XIX, contribuía para o crescimento acelerado das indústrias de bens de capital. As linhas de ferro estimulavam a atividade minadora, sobretudo em mãos inglesas, e a Inglaterra, através de inúmeras companhias de seus cidadãos, auxiliava na implantação de ferrovias em outros países. No Ceará, entretanto, teria havido muito mais a inversão de capitais, em especial inglês, ou seja, os ingleses empregavam capital numa empresa, neste caso a Estrada de Ferro de Baturité, com fim especulativo ou com empréstimos a juros.

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

Os trilhos foram expandidos ao longo do território nacional a partir de 1852 (ano da inauguração da primeira via férrea no Brasil, construída pelo Barão de Mauá) e foram edificados a partir de princípios neocolonialistas, ligando centros agrícolas ao principal porto da província (MELO, 2007, p. 42). Com isso, era viabilizado um plano mais efetivo de integração nacional de lugares remotos do país, bem como o escoamento mais rápido de um volume maior da produção agrícola e manufatureira interiorana, assuntos caros ao Império brasileiro.

No documento produzido pelo engenheiro Lassance Cunha² para a Exposição Universal, que aconteceria em Chicago, a seca surgiu mais

² No ano 1892, período em que esteve responsável pela administração da Estrada de Ferro de Baturité.

como um ponto adicional na justificativa criada para a construção desta via férrea. É o terceiro e último motivo destacado: “É também uma estrada estratégica, permita-se a expressão, para minorar os efeitos das sécas que assolam este Estado”,³ sugerindo que a preocupação do combate à seca no Ceará era mais uma política (ao lado da implantação de ferrovias, discurso de progresso, investimentos de capitais externos) através da qual se dava a “interiorização da metrópole” (DIAS, 2005).

Os dois primeiros motivos assinalados por Lassance Cunha para a construção dos trilhos dão a tônica das preocupações mais prementes para as autoridades públicas nacionais e cearenses. Respectivamente, era uma maior integração entre Ceará e demais territórios brasileiros, através de um sistema de transportes que diminuísse grandes distâncias, e o “[...] maior desenvolvimento da lavoura e indústria do estado do Ceará até então atrophiada pela falta de meios fáceis de transporte para a condução dos productos do interior para a Capital” (CUNHA, 2010, p. 252-272).⁴ O segundo ponto mencionado evoca uma preocupação e uma constatação há muito presente nos escritos sobre o território cearense e apontados no tópico anterior: a dificuldade enfrentada no escoamento da produção dos centros agrícolas, tais como as serras de Baturité, Acarape, Pacatuba, Maranguape e regiões como o Cariri. Tais áreas, a partir da década de 1840, teriam sido alvo da expansão da produção agrícola, posto que não existira na produção cearense qualquer melhoramento técnico nesse setor de maneira que a ocupação de novas áreas surgia como alternativa para desenvolver as atividades agrícolas cearenses.

No tocante às novas áreas, Maranguape e Baturité se destacavam com a produção do café, muito embora produzissem também algodão, sendo, no ano de 1862, produzidas 125.000 arrobas de café, em 240 estabelecimentos, e 17.000 quilos de algodão, por Baturité

³ Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité do engenheiro Ernesto Antônio Lassance Cunha – Exposição Internacional de Artes, Indústrias Manufatureiras e Produtos do Solo, das Minas e do Mar. Chicago, 1892.

⁴ *Id.*, 1892.

(incluindo Acarape); e 102.000 arrobas de café, em 140 estabelecimentos, e 9.500 quilos de algodão, em 60 estabelecimentos, por Maranguape (incluindo Pacatuba). No Cariri, a produção mais significativa, em 1862, era a de algodão. Em Icó e Lavras foram produzidos 59.000 quilos e, em Jardim, mais 12.000 quilos, em 50 estabelecimentos (GUABIRABA, 1989, p. 22-25). Sabe-se ainda que a expansão da produção agrícola para novas terras incorporou maior contingente de força de trabalho e incentivou a economia de subsistência, ainda que estes, quando comparados ao algodão e ao café, apresentassem cifras bem menores. Se considerado o valor obtido com a exportação de feijão, milho, rapadura e farinha (esta apenas considerado o porto de Fortaleza), se verá um aumento de 2:227\$700 mil reis, em 1857-58, para 6:103\$405 mil reis, em 1860-61, quase o triplo do primeiro valor (LEMENHE, 1991, p. 103).

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

Os rios geralmente eram tratados e imaginados como estradas pelos primeiros colonizadores. Percorrer a região a ser explorada acompanhando a extensão das correntes de água parecia a atitude mais adequada a esses viajantes. Caio Prado Jr. (1984, p. 11), em *História Econômica do Brasil*, afirmou que as margens dos rios eram entendidas como caminho da penetração e única via possível de comunicações e transportes. Igualmente, Gilmar Arruda (2008, p. 159), estudando as relações estabelecidas entre o governo do Paraná e os rios desse território, afirmou que esses “[...] apareciam nas primeiras décadas da província como uma grande possibilidade para facilitar a penetração ao interior do território e estabelecer rotas de comunicação com a vizinha província do Mato Grosso”, de maneira que era comum aos primeiros colonizadores pensar os rios como possíveis estradas e referência espacial no reconhecimento

de novos territórios, além do que a proximidade de água podia garantir a sobrevivência de pessoas e animais.

No que diz respeito ao Ceará, Thomaz Pompeu Sobrinho (1967, p. 79), em *Algumas Notas sobre a Hidrografia Cearense*, apresenta noção semelhante. Segundo o autor, “[...] a penetração do interior era sobremodo facilitada pela disposição geral da hidrografia regional. Os rios não só indicavam e abriam o caminho do interior, como ainda forneciam preciosos elementos para a fixação do colonizador”.

No entanto, os rios localizados no Ceará nem sempre podiam servir como referência espacial e, principalmente, como “fornecedores de elementos para a fixação do colonizador”. Primeiramente é necessário considerar que, mesmo o Brasil sendo avaliado como um país rico em oferta de água doce, a distribuição desse recurso é irregular, tendo a Região Nordeste acesso a apenas 3% do recurso hídrico presente no território brasileiro (ALMEIDA; SOARES, 2009). Mas, principalmente, é preciso considerar que a maior parte dos rios do Ceará não é perene; suas correntezas dependem de águas pluviais, o que restringe sua existência a alguns meses do ano.

No texto de Fried Katzer, de 1903, consta que “[...] a rigor o Ceará não possue corrente constante que se possa chamar rio: possue apenas vales numerosos que em tempos de chuva se enchem de agua, no verão se dissolvem em tanques e poços e não tardão a seccar de todo” (KATZER, 1903, p. 291-298). Um século antes, na retificação de Dr. Liberato de Castro Carreira da *Descrição Geográfica Abreviada do Ceará*, de Antonio Jozé da Silva Paulet, 1816, já era indicada a não perenidade das correntes de água ali localizadas:

O Ceará não tem rios correntes, os seos leitos são verdadeiros escoadores das aguas pluviaes; durante o inverno elles correm, alguns até caudalozamente, logo porem que cessam as chuvas secam e os seos leitos são aproveitados para a horticultura e outras pequenas lavouras (PAULET, 1897, p. 111).

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

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

A respeito dos rios situados no atual Nordeste, o presidente e marechal de campo da Comissão da Carta Geral do Império, Henrique Beaurepaire Rohan, chegou a inferir que alguns rios não poderiam ter essa denominação, dado o regime temporário de suas correntes de água. Em nota de 3 de julho de 1876, o referido marechal criticou as produções topográficas do império, à medida que destaca:

Nota-se, por exemplo, não só nas nossas cartas, como nos livros que se tem publicado sobre a topographia do Brasil, um grande defeito relativamente a certos accidentes naturaes, aos quais se insiste em dar a denominação de rios, quando em verdade ella não lhes cabe de modo algum. Refiro-me a esses sulcos torren-ciaes, que se observam em algumas das nossas províncias, sobre-tudo desde a Bahia até o Maranhão, assim como na parte septen-trional das de Minas Geraes e Goyaz, os quaes servem de escoadouro ás aguas pluviaes e ficam a secco, logo que passa a estação das chuvas. São elles muitas vezes de grandes dimensões, abrangendo até muitas dezenas de myriametros de comprimento.

Figural-os e descrevel-os como rios provindos de fontes nativas e dotados de curso permanente, é induzir em erro aquelles que procuram estudar seriamente a geographia physica do Brasil (BRASIL, 1876).⁵

Ernesto Antônio Lassance Cunha, engenheiro da Estrada de Ferro de Baturité, em 1892, também diferenciou os rios do Ceará em razão da perenidade ou não das correntes de água. Dessa forma, chamou de ravinas⁶ (grandes buracos de erosão causados pelas chuvas) rios como o Jaguaribe, Banabuyu, Pacoty, Acaraú, Quixeramobim, Choró, Poty e Sitiá, sendo os quatro primeiros os maiores rios cearenses em volume de água.⁷

Ao contrário “[...] do movimento estampado no desenho de caminhos fluviais e terrestres que compunham o perímetro de São Paulo”, conforme indicou Denise A. Soares de Moura (2005, p. 27) e que lhe conferia uma vocação para a mobilidade, todos os aspectos ressaltados sobre a hidrografia cearense implicam uma impossibilidade de existir, no seu interior, a utilização de transportes fluviais, pois, mesmo considerando a massa de água reunida “[...] no maximo quatro mezes durante o ano, isto é, de abril a junho” (BRASIL, 1876), nas grandes ravinas,⁸ a

⁵ Comissão da Carta Geral do Imperio em 3 de julho de 1876. Anexo do Ofício nº 12, de 22 de julho de 1876, do Ministério dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas. Arquivo Público do Estado do Ceará (Apec), Livro 30, Ano, 1876-1880.

⁶ Lassance Cunha (2010) chama os rios do Ceará de ravinas (grandes buracos de erosão causados pelas chuvas) por não serem perenes, como o Jaguaribe, Pacoty, Choró, Acaraú, Poty, Quixeramobim, Banabuyu e Sitiá. Cf: CUNHA, E. A. L. *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité para a Exposição Universal de Artes, Indústrias Manufatureiras e Productos do Solo, das Minas e do Mar, Chicago, 1892* (fac-símile). In: FILHO, J. C.; SARMIENTO, L. *Arquitetura Ferroviária no Ceará*. Fortaleza: Edições UFC, 2010. p. 252-272.

⁷ CUNHA, E. A. L. *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité para a Exposição Universal de Artes, Indústrias Manufatureiras e Productos do Solo, das Minas e do Mar, Chicago, 1892* (fac-símile).

⁸ CUNHA, E. A. L. *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité para a Exposição Universal de Artes, Indústrias Manufatureiras e Productos do Solo, das Minas e do Mar, Chicago, 1892* (fac-símile).

navegação de embarcações capazes de transportar maiores volumes de cargas ficava restrita aos espelhos d'água produzidos pelas barragens construídas ao longo dos rios para reter esse recurso por um período de tempo maior que os meses de inverno. Nesse caso, ficava arruinada a possibilidade de utilização do rio como estrada (FEBVRE, 2000) para a penetração no interior do território, em canoas, tal como era possível em regiões com rios perenes.

Entretanto, não se pode compreender o Ceará como um espaço sem qualquer vocação para a mobilidade, ainda que ela pudesse ser desencorajada durante alguns períodos mais secos. As ribeiras dos rios auxiliavam mais nas incursões do que os próprios rios, já que os cursos de água cearenses não eram navegáveis ou não tinham água, pelo menos na maior parte do ano. Conforme indicou Studart Filho (1937, p. 29, nota de rodapé), “[...] cada rio e riacho possuiu, desde cedo, a sua estrada de ribeira, desenrolando-se ora por uma, ora pela outra margem, da foz às cabeceiras, e ao longo das quais se edificavam os curraes, as casas dos vaqueiros e até as casas senhoriais”. E acrescentou:

A origem de tais caminhos reside, di-lo com razão Pompeu Sobrinho, no povoamento das sesmarias que eram concedidas, sucessivamente, rio acima. Por isto, elas se abriam de jusante para montante com raras exceções e tinham por fim estabelecer as ligações entre as fazendas situadas no valle da ribeira. Por esses caminhos andavam os cavalariãos que percorriam os sertões comprando eqüídeos para os engenhos de Pernambuco e as boiadas que procuravam as grandes estradas que conduziam aos centros consumidores do litoral (STUDART FILHO, 1937, p. 29).

A formação das estradas de ribeiras estaria relacionada à doação de sesmarias, cujas primeiras concessões dividiam, entre senhores, terras próximas às correntes de água, fato que aumentava as possibilidades de permanência dos colonos na terra. Na distribuição de sesmarias, entre os anos 1683 e 1730, é marcante a aglomeração de terras concedidas ao longo de rios. Conforme pesquisa de Maria Auxiliadora Lemenhe (1991,

p. 27), são 134 no Jaguaribe, 131 no Banabuiú, 61 no Salgado, 102 no Acaraú, 38 no Quixeramobim, 52 no Choró e 72 em outras margens de rios, o que sugere que a ocupação do Ceará acompanhou os rios em virtude de suas ribeiras; assim, eram as terras molhadas (em determinados períodos) os espaços mais valorizados, dada a escassez do recurso hídrico no local.

No entanto, logo em seguida, no texto, Studart Filho (1937, p. 29, nota de rodapé) chamou atenção para outros autores atuantes na formação das estradas de ribeira: os grupos nativos.

Parece [...] que as estradas de ribeiras já existiam ao tempo em que nas nossas plagas somente dominavam índios. É certo que os tapuias do sertão desciam as praias quando os cajueiros frutificavam; além disto, outras necessidades determinavam uma certa circulação dos sertões para o litoral e vice-versa. Este movimento de certo se fazia ao longo das estradas em consideração, cujo traçado evitando o recesso das caatingas desprovidas de agua facil, se acostava aos leitos dos cursos d'água onde o liquido precioso jamais faltava.

Da mesma forma, Capistrano de Abreu (1988), em *Capítulos de História Colonial*, mencionou que, nas margens do rio São Francisco existiam numerosas tribos indígenas e com elas guerreou-se, entre outros motivos, “por não quererem ceder pacificamente as suas terras”. José de Figueiredo Filho (2010a, p. 9), em estudo sobre o Cariri, também acentuou a presença dos povos nativos nas margens de rios que cortavam o atual nordeste brasileiro: “[...] foi preciso que os atacassem no rio São Francisco, no Jaguaribe, no Parnaíba”. A simples presença nativa ao longo de ribeiras de rios, durante alguns dias, certamente transformava aquele espaço. No mínimo, as margens do rio seriam um lugar para ir e vir às vezes necessárias para a organização do cotidiano do grupo.

Nesse sentido, perceber essa dinâmica de migrações de grupos nativos entre interior e litoral e encontrá-los nas ribeiras dos rios implica entrever os nativos também como primeiros organizadores

de caminhos. A apreensão deles tem sido possível, à medida que tais caminhos tenham sido usados pelos colonizadores, pois a descrição dos percursos inclui, muitas vezes, a alusão de partes deles como sendo o aproveitamento de vias de nativos, tal como Studart Filho (1937) sugeriu na nota transcrita acima.

Especificando essa entrada pelos caminhos abertos por nativos, Capistrano de Abreu indicou que o avanço colonizador pelo interior do país através das bandeiras paulistas obteve o sustento necessário durante tais incursões, no aproveitamento “das pobres roças dos índios [que] forneciam-lhes os suplementos necessários” com seu posterior aniquilamento porque entendiam que “[...] destruí-las era um dos meios mais próprios para sujeitar os donos” (ABREU, 1988), compreensão que tem perdurado na escrita da história da entrada dos colonizadores no Ceará. Manoel Fernandes de Sousa Neto (2012, p. 37), em 2012, em seu estudo *Planos de Viação para o Brasil*, afirmou que, “[...] para aprisionar índios e constituir uma economia subsidiária àquela açucareira [no litoral], em muitas das trilhas feitas pelos próprios indígenas se fizeram muitos dos caminhos dos ‘colonizadores’”.

Assim, e ao que tudo indica, os primeiros caminhos no Ceará demarcados pelos colonizadores eram, na maior parte, aproveitamento de percursos nativos, posto que já estavam nas ribeiras de rios e seus caminhos e roças foram usados nas estratégias de entrada para um interior mais profundo do território durante o período colonial. As descrições de viajantes e investigações históricas de intelectuais cearenses sugerem esse uso.

Uma primeira via de comunicação, instituída pelo passo colonizador de que se tem notícia na capitania do Ceará, foi a chamada Estrada Velha,⁹ arranjado quando da conquista do Ceará e demarcado pela necessidade de ligar o Maranhão ao Pernambuco, por terra, pois, conforme informa Pe. Vieira, por mar a comunicação era dificultada pela “pertinacia dos ventos e perpetua correnteza das águas”

⁹ Esta estrada é apresentada no mapa “Caminho das boiadas” impresso à frente.

(STUDART FILHO, 1937, p. 19). Por ser uma estrada primitiva, sua organização era limitada “[...] à limpeza de alguns trechos, desvio de banhados e, quanto ao mais, seguiam todas as sinuosidades do terreno [...]”. Outra característica desses caminhos era somente serem “[...] indicados na paisagem pela freqüência do trânsito de pessoas e animais”, sem maior demarcação do leito destinado ao tráfego ou de valetas para escoamento lateral das águas das chuvas (MARTINS, 2006, 154). A descrição de Studart Filho (1937)¹⁰ para a Estrada Velha parece corresponder a essas indicações:

Foi o conduto por onde penetraram nas invias glebas nortistas os pioneiros da truculenta civilização ocidental. Percorrendo ora a praia rasa pela estreita faixa arenosa que as vagas humideciam a cada instante, ora as terras chans dos taboleiros, era, a princípio, uma vereda mal definida, perceptível só aos olhares perscrutadores dos indios tupis, aos quais servira de trilha quando algumas de suas malocas se haviam deslocado para o norte, avassalando, destarte, areas continentaes sempre maiores. Por ela transitavam certamente os mercantes portugueses que, já ao declinar do século XVI, ousavam perlustrar, acompanhados de pequenas escoltas de nativos mansos, as nossas praias, á cata do precioso âmbar gris, producto intensamente procurado dos mercados de além-mar (STUDART FILHO, 1937, p. 15).

O conhecimento dos percursos possíveis para percorrer o território cearense outorgava poder a quem o detinha. Nessa descrição de Studart Filho (1937), assim como em outros relatos, é insinuada a dependência dos colonizadores das “escoltas de nativos mansos” capazes de perceber “veredas mal definidas” naquele território. Todos os representantes da

¹⁰ Carlos Studart Filho, num esforço de compendar essas *Vias de comunicação do Ceará Colonial*, descreve as trajetórias da Estrada Velha, Estrada da Taquara, Estrada Camucim-Ibiapaba, Estrada Geral do Jaguaribe, Estrada Nova das Boiadas, Estrada das Boiadas, Estrada da Caiçara, Estrada Crato-Piancó, Estrada Crato-Oeiras e outras que chamou de Estradas Novas.

Coroa que adentraram o Ceará tinham junto de si um grupo de nativos “amigos” que guiavam as expedições: Pero Coelho escravizou e arregimentou nativos para lutarem consigo; os padres jesuítas habitaram com os tabajaras; e Martim Soares Moreno teria contribuído para a convivência entre colonizadores e nativos, o que sugere que, sem o auxílio desses primeiros habitantes do Ceará, teria sido muito mais difícil a colonização portuguesa nessas terras, mesmo porque seriam presas fáceis dos nativos “não-mansos”.

José de Figueiredo Filho (2010a, p. 18), ao trabalhar a colonização sul cearense, também indicou o aproveitamento dos caminhos abertos pelo homem nativo. Conforme o autor, o Cariri foi alcançado por colonos já brasileiros que “[...] vieram da Bahia, de Sergipe e Pernambuco pelo mesmo caminho palmilhado outrora pelo selvícolas na pré-história – o São Francisco”. Esse autor, em sua pesquisa sobre a história do Cariri publicada posteriormente em quatro volumes, provavelmente sofreu influência dos apontamentos que João Brígido propusera, em meados do século XIX, para o povoamento dessa região. Afinal, Figueiredo Filho (2010a), além de cratense, ou seja, de ter tido oportunidade de escutar relatos sobre a fundação de Crato, considerada principal cidade do Cariri no século XIX, também era “discípulo” de Irineu Pinheiro que empreendeu muitos estudos em antigos documentos produzidos na região, como inventários e jornais, dentre outros relatos, para escrever obras como *O Cariri: seu descobrimento, povoamento, costumes e efemérides do Cariri*.¹¹

João Brígido, nos seus *Apontamentos para a História do Cariri*, publicado no jornal *O Araripe* e, posteriormente, organizado em livro, sugere também que a entrada no Ceará e a chegada no Cariri foi possível em razão das vias abertas pelo grupo nativo que ali estava: os Cariri. Segundo Brígido (1859, p. 1),

¹¹ PINHEIRO, I. *O Cariri: seu descobrimento, povoamento, costumes*. Ed. fac-sim. 1950. Fortaleza: FWA, 2009 e PINHEIRO, I. *Efemérides do Cariri*. Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1963.

Sabe-se que um negro, escravo da casa da Torre, residente em uma fazenda de criar, na margem de S. Francisco, pertencente então á aquella casa, em idade tenra, cahindo em poder dos selvagens Cariry, em uma das suas excursões, fora trazido para aqui, onde os recursos de sua intelligencia lhe ganharão a affeção desses selvagens sobre quem tinha o ascendente dos hábitos contrahidos em seo captiveiro, e levaram vantagem no conhecimento de algumas das artes mais necessárias á vida. Foi este escravo, quem ensinou aos portuguezes o caminho do Cariry, e quem para aqui os conduziu através das hordas ferozes selvas impenetráveis e innumeráveis pântanos e ribeiras.¹²

Essa não é a única versão desse jornalista para o povoamento do Cariri. Há uma segunda, na qual os próprios nativos ensinam o caminho para o vale caririense aos colonizadores. Para ambas, conforme João Brígido adverte nas linhas anteriores à versão em destaque, não fora possível encontrar documentos de confirmação; apenas se baseara em relatos que ouviu de antigos moradores do Cariri, aspecto que concedia às versões a classificação de “dissertação” e não uma “verdade histórica”.

No entanto, importa perceber a insistência de que o passo colonizador fora guiado pelo nativo em suas vias abertas. Mesmo o relevo do Cariri contendo “innumeráveis ribeiras”, o que poderia servir de referência espacial e fornecedor de mantimentos aos conquistadores, a escolta de nativos, ou de alguém treinado por eles, era necessária na indicação de caminhos. E o reconhecimento de uma dependência invasora do auxílio dos primeiros donos da terra provavelmente tornou preponderante, desde o início, transformar aquelas estradas primitivas nas vias de comunicação do Ceará, interiorizando, desde já, a metrópole.

No entanto, a insistência de que tais veredas apenas eram perceptíveis aos olhares perscrutadores dos índios sugere as marcas da relação que esses grupos mantinham com o ambiente. Henry Koster (2003), ao percorrer partes do Ceará, por volta de 1810, sempre acompanhado de

¹² *O Araripe*, 26 de fevereiro de 1859, p. 1.

pelo menos dois nativos, além de outro guia para o cuidado dos animais da tropa, se impressionou com os olhares perscrutadores dos “aborígenes”. Conforme:

O instinto, porque não sei como chamar, que esses indígenas possuem, acima dos outros viajantes, para encontrar seu caminho através da floresta e chegar a lugar certo, sem marcas e estradas, é surpreendente. Encontram pegadas impressas nas folhas murchas tombadas das árvores. Os mensageiros, de uma para outra província são, em maioria, indígenas e, pelo hábito que os faz resistir às grandes fadigas, são capazes de andar, dia após dia, quase um mês, com pequenos repousos. Tenho-os encontrado, com sua sacola de pele de cabra ao ombro, pisando com passo rítmico, nada o detendo do que poderia embaraçar o caminho (KOSTER, 2003, p. 179).

É certo que os nativos distinguiam um caminho na paisagem, pois havia um percurso próprio através da floresta e que levava a lugar certo. O estranhamento do viajante inglês quanto a tais vias provavelmente estava na ausência de marcos mais perceptíveis para ele, que denotassem um trabalho mais sistematizado na instituição do caminho, como uma abertura, um pouco mais nítida, do percurso (nas dimensões de uma estrada primitiva), ao contrário de apenas algumas pegadas impressas nas folhas murchas tombadas das árvores. Por essa razão, o viajante, assim como o escritor, não enxergava nesses percursos uma estrada de fato, nem mesmo uma considerada primitiva, sendo, quando muito, uma vereda.

Nesse sentido, é preciso considerar que as passagens abertas pelos nativos no interior do território obedeciam a lógicas diversas das operadas pelos colonizadores. Para os primeiros habitantes, o território em si não consistia numa fonte de riquezas a ser explorada de forma sistemática e transformada em lucro. Pelo contrário, era o local de sua habitação, que fornecia sua alimentação (colheitas e caças) e onde também estavam seus antepassados, espalhados numa simbologia encarnada naquele ambiente. As trilhas eram vias suficientes

para a movimentação que empreendiam e, em certa medida, invisíveis a outros olhos mais ou menos perscrutadores que os deles, num cuidado com a própria segurança do grupo, haja vista a concorrência também com nativos rivais. Mas não apenas isso. A natureza fazia parte de seus corpos, ou o ambiente era também seu corpo, à medida que mantinham uma estreita relação com o ambiente. Nenhuma distinção era considerada pelos nativos entre eles próprios: o chão que pisavam, a vegetação que os rodeava, os animais e rios, e outros elementos.

Conforme Merleau-Ponty (2006), a compreensão do corpo como uma individualidade e sua diferenciação de outros corpos foi construída pela modernidade cristã-europeia; ela não se tratava de uma essência do ser humano,¹³ constituindo uma convivência, ora cooperada, ora tensa. Nesse sentido, a compreensão de mundo dos nativos, que ignoravam a modernidade e a individualidade, levava-os a perceber os caminhos como constituintes de si mesmos. E, à medida que a via não era um objeto, já que o nativo não era um indivíduo, não havia necessidade de severas demarcações que o destacassem na paisagem. A mata era sua conhecida, tanto que pequenos sinais de uso eram necessários para que ele identificasse o percurso a seguir e, ao mesmo tempo, não fosse perceptível aos seus rivais, por mais atenciosos que eles fossem.

No entanto, o fato de os caminhos abertos por nativos terem dimensões estreitas, posto que fossem “veredas”, não os destituíam da condição de estrada para o período colonial, à medida que essa significava uma via de comunicação que ligava um lugar a outro, como também porque se tratava de uma alteração da paisagem, ainda que extremamente rústica. Elas passavam a ser classificadas como apenas caminhos ou veredas a partir do momento que o colonizador hierarquizou os percursos de acordo com a funcionalidade que apresentavam. Ora, a estrada para

¹³ Anterior à modernidade e ao conceito de indivíduo, não era possível pensar uma separação entre homens e mundo, numa cosmogonia que sugere uma relação intensa e estreita com a natureza e sustentada numa cooperação mútua: oferendas eram apresentadas, chuvas eram concedidas, rituais eram realizados, guerras eram vencidas, entre outros exemplos (MERLEAU-PONTY, 2006).

o colonizador era a substituição de um ambiente por outro, artificializado ou instrumentalizado através de alguma técnica. Nessas estradas, mesmo nas primitivas, havia um cuidado em destacar o seu leito de maneira que, quanto mais nítido era o leito do percurso para o viajante, mais chances havia de se considerar o caminho em estrada.

Também a historiografia cearense do início do século XX apresentou essa mesma diferenciação para caminhos abertos por nativos – chamados de trilhas ou sendas – e as vias de comunicação coloniais. Thomaz Pompeu Sobrinho (1937, p. 334), por exemplo, destacou que no Nordeste “[...] quase todos os caminhos que serviram nos tempos coloniais provieram das veredas dos índios aproveitadas pelos primeiros exploradores, pelas expedições contra os indígenas rebelados e pelos fazendeiros que se situaram às margens dos rios e riachos”. E ainda acrescentou que “[...] somente muito mais tarde é que apareceram, e isto rarissimamente, os caminhos de origem política, os quais nada mais foram, em geral, do que o melhoramento de alguns dos já existentes”.

Pompeu Sobrinho (1937) e outros intelectuais que escreveram na década de 1930 estavam influenciados pela própria ideia de estradas de rodagem, bem comum nas falas dos governadores dos estados, que eram definidas também pela capacidade de dar passagem a veículos. Também é flagrante, no texto citado, um estudo mais profundo e fora de preconceitos dos nativos, ainda que estivesse falando do *Homem do Nordeste*. Nesse bojo, não surpreende que Pompeu Sobrinho (1937) diferencie os caminhos que serviram aos colonizadores daquilo que ele chama de “veredas de índios”, mesmo reconhecendo que não havia tantas diferenças entre eles, sinais da perpetuação de uma visão que desconsidera a cultura dos primeiros habitantes e reputa como inferior sua organização espacial.

Por outro lado, conforme as palavras de Pompeu Sobrinho (1937), as modificações nas estradas aproveitadas pareciam alterar timidamente a paisagem, já que tais vias de comunicação “[...] nada mais foram, em geral, do que o melhoramento de alguns dos já existentes”, o que leva a crer que a instituição de um caminho político, nos séculos XVIII e XIX, estava mais relacionada a uma demarcação dos colonizadores, na prerrogativa

dos interesses por ela atendidos, do que na instrumentalização do espaço por meio de técnicas mais elaboradas. Por certo, a abertura de estradas durante esse período permaneceu a mesma, o que se chama popularmente de picadas, geralmente a abertura de uma passagem na vegetação a golpes de facas ou foices. Somente com a construção de estradas de ferro foi utilizado um conjunto de técnicas e conhecimentos científicos que alterou essa forma de abrir caminhos em ambientes,¹⁴ de maneira que – e as palavras de Pompeu Sobrinho ajudam a pensar dessa forma – a definição de uma estrada, ou de um caminho de origem política, estava amparada no reconhecimento de uma movimentação que atendia primeiramente os interesses econômicos locais.

À medida que os caminhos eram utilizados por um número maior de pessoas, eles eram entendidos como estradas, aspecto que estava relacionado ao crescimento da economia regional e ao incremento do fluxo de viajantes e caravanas. Nesse sentido, é compreendida a diferenciação feita por Figueiredo Filho (2010a, p. 21):

As veredas indígenas, em seguida, estradas dos brancos, JA-GUARIBE – CARIRI, VILA BELA – CARIRI, CABROBÓ – CARIRI,¹⁵ conduziram desbravadores e povoadores para esta região: pernambucanos, sergipanos e baianos, entre outros.

A Estrada Geral do Jaguaribe,¹⁶ conforme Figueiredo Filho (2010a) destacou acima, era uma “vereda indígena” que passou a ser “estrada

¹⁴ Esse tema será tratado com mais cuidado no capítulo dois desse livro.

¹⁵ As veredas VILA BELA – CARIRI, CABROBÓ – CARIRI levavam à cidade de Jardim e das atuais Porteiras, Brejo Santo, Milagres, Mauriti e Missão Velha (FIGUEIREDO FILHO, 2010, p. 21).

¹⁶ Esta via tinha início no principal porto da província durante o século XVIII: Aracati. Acompanhando o rio Jaguaribe, passava Russas e Icó, em seguida descia o rio Salgado, após o qual encontrava a Chapada do Araripe. Superando essa serra, se chegava ao Pernambuco pela “LADEIRA DA GAMELEIRA, rampa produzida pela erosão pluvial e sucessivamente usada pelos índios e brancos”. Após o Pernambuco se chegava à Bahia (JUCÁ NETO, 2009).

dos brancos". Ao que tudo indica, essa transformação na forma de ver o caminho que seguia às margens do Jaguaribe se deu quando por ela foi iniciado um movimento de construção de fazendas e currais no decorrer de seu percurso, animado pelo crescimento da prática da pecuária e instrumentalizado na concessão de sesmarias (PINHEIRO, 2008). A partir desse momento, ela passou a ser, segundo Clovis Jucá Neto (2009, p. 85), a principal via de comunicação do Ceará, pois era

[...] por onde eram levadas as mercadorias para o sertão, vindas de Aracati, provenientes das demais capitâncias. Por ela também eram carregados os produtos das salinas cearenses para as regiões do rio São Francisco.

No sentido contrário, rumo ao Aracati, era transportada a produção do vale do Jaguaribe, na maioria das vezes, “[...] couros salgados e espichados e alguma pellica das que se trabalhavam em todo o sertão cearense” (JUCÁ NETO, 2009, p. 85). Também as boiadas seguiam nesse sentido para o abate e para serem salgadas nas principais oficinas de charque do Ceará, no século XVIII. Logo após, esse produto era transportado para as cidades de Recife, Salvador e Rio de Janeiro. No que diz respeito ao escoamento da produção cearense no sertão, a cidade de Icó funcionava como ponto de passagem e de escoamento para gado e charque, principalmente. E em virtude desse intenso comércio que mantinham, eram consideradas as principais vilas do Ceará (CLOVIS JUCÁ, 2009).

Em primórdios da Rede Urbana Cearense, Clovis Jucá (2009, p. 85) aponta a Estrada Geral do Jaguaribe como o principal caminho para o interior, o que se explica com a justificativa da via desembocar no principal porto da província até o início do século XIX. A importância da Estrada Geral do Jaguaribe poderia também estar em outros fatores, como o fato de ser povoadas. Conforme Marcos Lobato Martins (2006, p. 149), “[...] os caminhos mais movimentados e seguros eram justamente aqueles cercados por fazendas e sítios, nos quais os viajantes poderiam encontrar hospedagem, algum comércio e lavouras”. A estrada na ribeira

do rio Jaguaribe, nesse caso, poderia ser considerada um percurso seguro, tendo em vista que, em 1782, suas margens já contavam com 240 fazendas – com 1.613 fogos.¹⁷

George Gardner, naturalista escocês, visitou algumas províncias do Brasil entre os anos de 1836-1841, quando desenvolveu um demorado trabalho de identificação de vegetais e animais. No Ceará, fez a viagem para o interior partindo da cidade de Aracati em direção ao sul do Ceará pela Estrada Geral do Jaguaribe. As suas anotações sugeriam que a escolha de tal estrada era importante para o sucesso da viagem porque o abastecimento de mantimentos e o descanso de homens e animais dependiam da existência de sítios e cidades; sem os quais a travessia de regiões mais secas era muito arriscada. Gardner (1975) indicou que era costume parar em casas próximas ao caminho que percorriam. Após deixar a cidade de Lavras, narrou:

Tudo finalmente arranjado, continuamos viagem chegando ao meio dia à margem do rio e perto da estrada, onde pedi licença, como de costume, para passar as horas de calma do dia, sendo, porém, informado de que meia légua além encontrariam melhores acomodações. Esta foi a primeira vez que topei com uma recusa e só me lembra mais outra igual em todas as minhas viagens (GARDNER, 1975, p. 89).

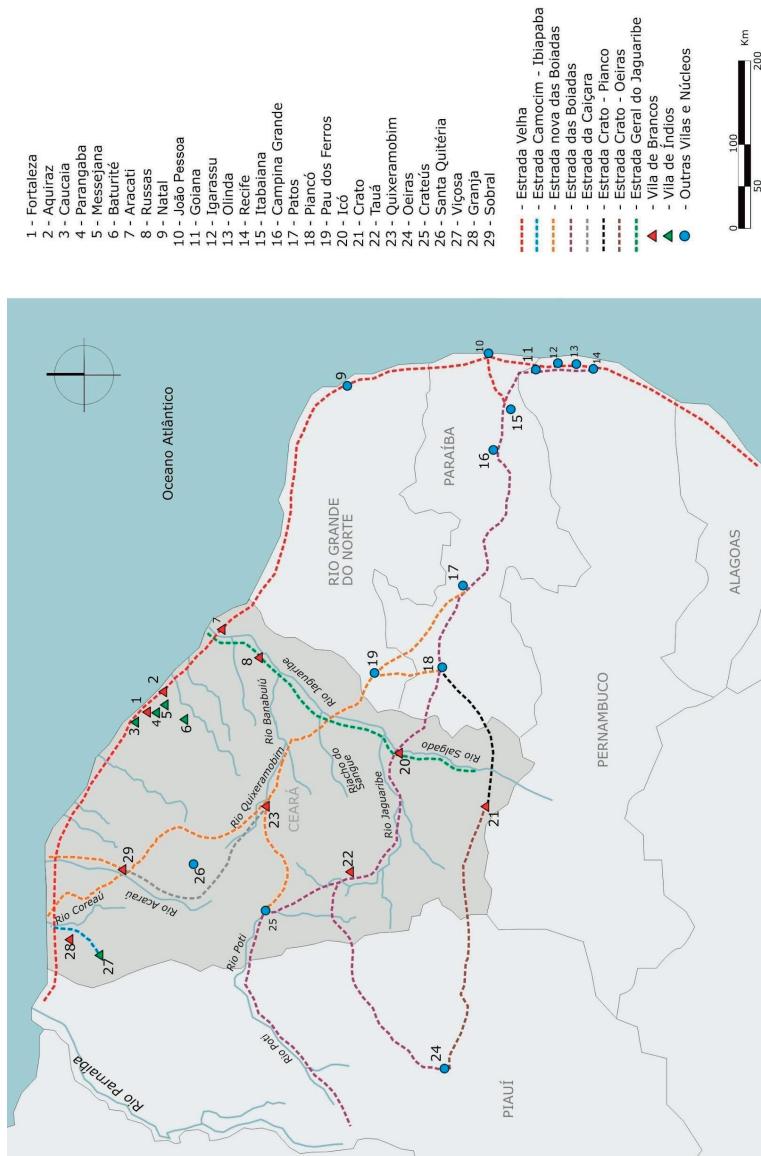
Da Estrada Geral do Jaguaribe partiam outras estradas que, acompanhando afluentes desse rio, cortavam o Ceará no sentido leste-oeste. Eram a Estrada das Boiadas que, vindas de Pernambuco, passava por Icó, Iguatu, S. Mateus, Saboeiro, Arneirós e Tauá para alcançar as terras do médio Parnaíba; a Estrada Nova das Boiadas que ligava cidades do centro do Ceará (Quixeramobim, Boa Viagem e Sobral) com o Piauí; a Estrada Camocim-Ibiapaba; a Estrada Crato-Oeiras; e a Estrada Crato-Piancó (vide mapa abaixo). Muito embora os braços do rio Jaguaribe

¹⁷ Nesse momento, havia mais três estradas de ribeira no Ceará, a saber: a ribeira do Ceará, com 93 fazendas e 2.491 fogos; a ribeira do Acaracu, com 325 fazendas e 3.404 fogos e a ribeira do Icó, com 972 fazendas e 9.731 fogos (SILVA, 2002, p. 32).

serem secos durante parte do ano, característica que deu ao rio o epíteto de “maior rio seco do mundo”, esses caminhos estavam relacionados ao transporte das boiadas para a produção de charque ou a venda do gado em feiras. Isso obrigava uma organização do transporte em dias mais favoráveis e numa economia de tempo que garantisse a chegada à cidade de Quixeramobim (meio caminho da Estrada Nova das Boiadas onde havia água e pasto)¹⁸ com o gado ainda vivo, apesar de esquálido e exausto.

¹⁸ Conforme Studart Filho, as “ricas pastagens de mimoso” de Quixeramobim “[...] era o único ponto onde as reses derreadas pela canícula e pela fome podiam refazer-se na longa travessia” (JUCÁ NETO, 2009, p. 33).

Mapa 2 – Caminho das boiadas



Fonte: Jucá Neto (2007).

O estabelecimento dos caminhos no Ceará, ainda que fosse uma adequação das estradas abertas pelos nativos aos interesses mercantis dos que chegavam, era também requerido pelo crescimento da população e economia locais: atividade criatória e produção do charque.¹⁹ No mapa acima, é perceptível as estradas passarem por cidades que, durante o século XVIII, tinham suas classes senhoriais envolvidas com essas atividades, mesmo porque algumas delas correspondem à expansão da pecuária, como é o caso de Icó, criada em 1838, e Aracati, em 1748.

Por outro lado, essas atividades econômicas contribuíam para a formação de uma rede de circulação no território porque a sua realização se dava em espaços diferentes da província. A própria atividade criatória implicava uma mobilidade dos animais que buscavam pasto em outras terras, em tempos de seca, e que, periodicamente, se encaminhavam para os locais de feira. Já as charqueadas proporcionavam uma divisão do trabalho em espaços diferentes. Conforme Lemenhe, era necessária a organização de três espaços distintos: uma fazenda de criar, uma área de salga e outra de comercialização externa (LEMENHE, 1991, p. 35), de preferência próxima dos pontos de exportação ou longe dos povoados o mínimo de quatrocentas braças.²⁰ Num caminho

¹⁹ Os colonizadores do Ceará eram, em sua maioria, os criadores de gado. Conforme indicação de Lemenhe (1991, p. 27), as sesmarias doadas entre 1683 e 1730, já referidas, eram requeridas para a prática da pecuária que encontrava nos sertões a disponibilidade de terras que não tinham no litoral em virtude da economia açucareira. Indicação corroborada por Caio Prado Jr., em *Formação do Brasil Contemporâneo*, no qual acrescenta outros aspectos que contribuíram para o desenvolvimento da atividade criatória no sertão, entre os quais os tipos de remuneração do trabalho (quarta), sistema de criação e a existência no litoral de mercado consumidor. De outro lado, a concessão de sesmarias no interior para a prática da pecuária é apontada por Lemenhe como uma atividade que estimulava o controle sobre terras não ocupadas e reafirmava o domínio colonialista (LEMENHE, 1991). Dessa maneira, independente das motivações, o passo do gado, como já havia sugerido Capistrano de Abreu, ajudou a demarcar caminhos e, nesse ínterim, apagou pegadas de nativos quando aproveitou aqueles primeiros percursos. Os caminhos abertos no Ceará terão essas marcas insinuadas na sua extensão.

²⁰ Leis Provinciais, 6 de outubro de 1836, p. 105.

inverso, esses percursos serviam para a distribuição de mercadorias e comércio, no interior do território, de produtos diversos que entravam pelo porto do Ceará, conforme foi sugerido por George Gardner (1975, p. 93) no relato de sua viagem ao Ceará, em 1835:

No dia seguinte ao de minha chegada a Crato espalhou-se na cidade a notícia de que eu era um viajante comercial que trouxera mercadorias para vender e, no decorrer do dia, fui visitado por numerosas senhoras que desejavam ver os artigos e, muito espantadas se mostraram, quando lhes disse que não os tinha. Não foi essa a última vez que tomaram por comerciante; realmente, saindo de Crato, o mesmo engano ocorreu em quase toda aldeia ou casa a que cheguei; e não admira que isso se desse, pois é grande o número de pessoas que correm o interior, de casa em casa, vendendo mercadorias européias ou trocando-as por gado ou cavalo.

Os percursos abertos no interior do Ceará, francamente utilizados desde o período colonial com a atividade criatória e a charqueada, eram demarcados pela necessidade e frequência de seu uso, sem maiores planejamentos quanto ao destino, largura e especificações outras. Inexistia um cuidado sistematizado de conservação do leito como, posteriormente, no período imperial, seria observado na promulgação de Regulamentos, Leis e Códigos de Posturas. Situação mais tarde identificada pelos poderes públicos provinciais como fortemente vinculada à natureza e, portanto, carente de progresso e civilização, entendidas no bojo da organização de um Estado Imperial e territorial, de maneira que as estradas não poderiam ficar restritas a deslocamentos migratórios ou comerciais, mas deviam compor um estado territorial que tinha em bons caminhos a passagem para o cumprimento das tarefas políticas de um Estado centralizado.

De outro lado, as variáveis ambientais interferiam nas condições físicas das estradas e ditavam os dias em que as viagens pelo interior cearense poderiam ser empreendidas. Durante os meses em que havia escassez de chuvas, quando os rios estavam secos, em sua maioria, a passagem pelo interior cearense era possível apenas para os

melhores conhecedores das especificidades dos terrenos e da vegetação. O sertão cearense se tornava um imenso caminho de solo seco e rachado, impedindo a passagem e tornando a distância entre interior e litoral ainda maior.

Estas condições foram experimentadas por viajantes como George Gardner (1838) e participantes da Comissão Científica de Exploração, como Francisco Freire Alemão (1859), que adentraram o Ceará percorrendo a Estrada Geral do Jaguaribe. Ambos destacaram em seus relatos de viagem a dificuldade de percorrer o Ceará em períodos sem chuvas. Para Gardner (1975, p. 99), foi preciso demorar cerca de dois meses mais do que previra em Crato “[...] em vista da condição deserta da zona entre a Vila e Oeiras, capital da província do Piauí, durante a estação seca, época em que a água e a grama são tão escassas que só as pessoas bem conhecedoras da região empreenderiam tal viagem”. Da mesma forma, Freire Alemão (2007, p. 121) comentou a escassez de chuvas que comprometia o centro do estado, seus rios, animais e plantações, inviabilizando a comunicação das cidades caririenses no sul da província com outros povoados e o litoral, transformando a região em uma ilha.

Henry Koster, que percorreu partes do Ceará no ano de 1810, comentou as dificuldades de atravessar, da província do Rio Grande do Norte para o território cearense, no período de verão e durante a noite. O viajante inglês narrou que o guia e nativos que o acompanhavam nessa travessia foram sustentados na empreitada a custo. Conforme escreveu:

Percebi que ele [o guia] conversava com os dois índios na viagem e veio sondar sobre o regresso. Disse-lhe que estava perfeitamente determinado a continuar avante e que, infalivelmente, atiraria sobre o homem que fizesse um passo para trás e, se tentasse escapulir-me, persegui-lo-ia até prendê-lo. Não me dissera que queria voltar, mas insinuara haver perigo nessa empresa durante o verão e que os dois indígenas estavam medrosos para prosseguir, sabendo eu que ele era o móvel de tudo. Durante a noite não poderiam voltar porque as únicas marcas do caminho, que deviam ser vistas, são as areias mais trilhadas que o restante, e as ribanceiras do rio um pouco desmoronadas em cujas proximidades havíamos passado. De fato, esses sinais são tão

pouco aparentes que um homem, de dia e habituado a encontrá-los, mal os teria identificado. Assim, eu estava certo de que a deserção só seria possível durante o dia e havia de ser difícil porque eu viajava sempre à retaguarda da caravana (KOSTER, 2003, p. 134-135).

A velocidade da travessia dos territórios sertanejos era delimitada por condições vinculadas à natureza. As viagens, nesse sentido, eram programadas e realizadas no tempo indicado pelos aspectos naturais, conforme suas variações, de preferência sem seca e durante as horas do dia, quando seria possível enxergar o caminho, de maneira que o controle do tempo de viagem estava mais relacionado aos aspectos naturais. Contudo, os sinais pouco aparentes do caminho, que restringiam a viagem ao dia, mais do que empecilhos à excursão de Koster, serviram ao viajante como garantia de que não haveria deserções em seu grupo durante as horas da noite.

Também é preciso considerar que as técnicas desenvolvidas até aquele momento para retenção de água nem sempre eram suficientes para abastecer os que precisassem passar pelo sertão durante a falta de chuvas. Continuando o relato acima, Koster (2003, p. 135) narra que “[...] na manhã seguinte, prosseguimos o caminho exatamente da mesma maneira, mas ao meio-dia, para nossa desolação, não encontramos água. A cacimba estava seca. Demoramos alguns instantes desapontados”.

Assim como Henry Koster, muitos outros homens ficaram desapontados pela falta de água para si e suas tropas nos percursos pelo interior do Ceará. Essa experiência contribuía para a compreensão da impossibilidade de passagem no sertão em períodos de seca, sob risco de morte, e perdurou como um imperativo para viajantes nos territórios sertanejos. Alertado desse perigo, George Gardner demorou mais tempo que o desejado no Crato, episódio já mencionado neste texto.

Por outro lado, nos períodos chuvosos, o trânsito pelo interior era obstruído em alguns pontos pela passagem de grandes e pequenas ravinas. Conforme indicou, em 1787, o então ouvidor do Ceará, Manuel

Magalhães Pinto de Avelar, em carta à rainha D. Maria I, na qual também destacava a necessidade de cortar a capitania por estradas:

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

As estradas que foram demarcadas ao longo do século XVIII também eram interrompidas pela passagem de correntes de água. Padre Antonio Vieira, relatando suas impressões da Estrada Velha, destacou que “[...] um dos perigos e trabalhos grandes que tem este caminho – refere esse grande jesuíta – é a passagem de quatorze rios mui caudalosos que o atravessam e se passam todos por meio da foz, onde confundem e encontram suas aguas com as do mar” (STUDART FILHO, 1937, p. 18). Da mesma forma, a estrada da Taquara cortava “varias vezes o riacho Itarema Igevab” para alcançar, finalmente, a serra de mesmo nome.

Entre os arquivos da Thesouraria Provincial do Ceará são constantes os ofícios e minutias que apresentam gastos com pontes para superar os rios que cortavam estradas no interior cearense. Para a estrada de Baturité foram contratadas pontes para os rios Acarape, Canoa e Putiú, além de “[...] boeiros, rectificações, abahulamento, macadamisamento, abertura de fossos lateraes, plantio de arvoredos etc” (BRASIL, 1865),²¹ obras consideradas necessárias “para uma boa via de communicação”. Dessa forma, enquanto as obras técnicas não avançavam pelo interior cearense, restava um tempo exíguo para passagem de viajantes, das tropas e da produção agrícola ou de carne salgada.

As precipitações de chuva também danificavam os leitos das estradas. O inverno era apontado nos relatórios estudados como o período

²¹ Relatório dos engenheiros das Obras Geraes e Provinciaes do Ceará, 1865, p. V. Anexo ao relatório de presidente de província.

mais problemático para conservação dos leitos das estradas. Albuquerque Cavalcante, em 1868, registrou que as estradas cearenses:

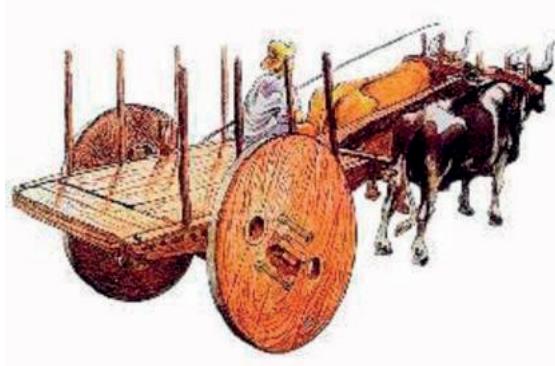
Durante o inverno degradam-se completamente: não estando em boas condições de declividade, as águas correm precipitadamente pelo leito das estradas, abrem-lhe sulcos mais ou menos profundos e produzem excavações, que mais e mais se aggravam com os invernos subsequentes.²²

Assim como Francisco Régis Lopes Ramos (2012, p. 82) afirmou que “[...] fatos da natureza, como a chuva ou a seca, ganharam dimensão histórica na medida em que a própria história do Ceará seria constituída pela alternância de períodos secos e molhados”, pode-se aqui, por extensão, considerar que também nas viagens pelo interior do território cearense a ocorrência de chuvas e seca ganhavam dimensão histórica. Durante o ano, havia a demarcação de períodos em que a travessia era possível e períodos em que ela não era aconselhada. Sendo essas temporadas indicadas pelos “fatos da natureza”, por vezes modificava os planos de viajantes, fazendo-os demorar mais ou menos do que o pretendido no interior do Ceará.

Outro aspecto podia interferir no tempo de viagem no interior cearense: as estradas danificadas pelas tropas. A passagem frequente de grandes comboios pelos caminhos muitas vezes alagados pelas águas das chuvas estragava o seu leito, sobretudo se o carro que os bois puxavam tivesse eixo fixo. Ver imagens abaixo:

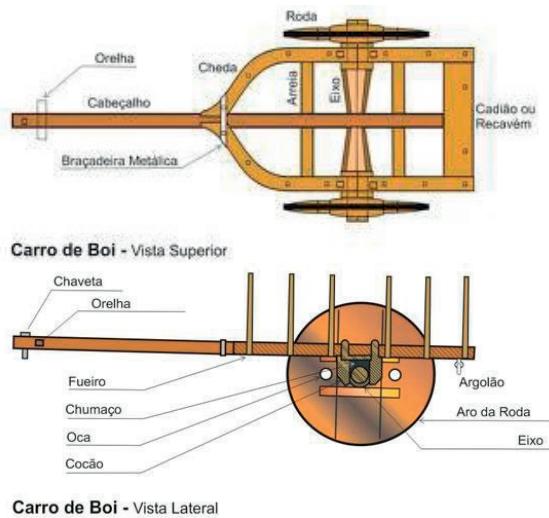
²² Relatório apresentado ao presidente da Província pelo Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, engenheiro-chefe da Direcção de Obras Publicas, 1868, p. 6.

Figura 1 – Carro de boi, exemplo de carro com eixo fixo²³

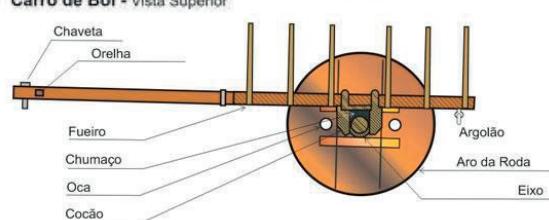


Fonte: Oliveira Sobrinho (2011).

Figura 2 – Carro de boi a partir de ponto de vista superior e lateral²⁴



Carro de Boi - Vista Superior



Carro de Boi - Vista Lateral

Fonte: Terra Brasileira ([20-]).

²³ Retirado de: http://emfamilia23.blogspot.com.br/2011_05_01_archive.html. Acesso em: 2 abr. 2013.

²⁴ Retirado de: <http://www.terrabrasileira.com.br/folclore3/q15-cboi.html>. Acesso em: 2 abr. 2013.

A combinação das águas das chuvas e passagens de carros de eixo fixo pelas estradas cearenses perturbava os responsáveis pelas estradas no Ceará. Na continuação do relatório acima transscrito foi colocado que “[...] uma causa constante de ruína das nossas estradas são os carros de eixo fixo, pesadas massas que deformam o leito mais perfeito. Fôra conveniente abolir carros dessa espécie, ou pelo menos difficultar o seu uso creando pesadas contribuições” (CAVALCANTE, 1868).²⁵ Advertência que teve adeptos. Na organização do regulamento para conservação da estrada de Baturité e a de Maranguape, Joaquim da Cunha Freire, vice-presidente do Ceará, determinou no artigo 7º que era “[...] prohibido o transito de carros de eixo fixo por essas estradas sob a multa de 30\$000 e pelas pontes da prova sob a multa de 10\$000 por cada uma” (REGULAMENTO..., 1871).²⁶

Por outro lado, deve ser considerado que, por mais que as estradas fossem locais bem cuidados e próprios para a passagem com os animais puxando suas cargas, o trato dos bichos conferia muito trabalho aos tropeiros. Raimundo Girão (2000), no livro *História Econômica do Ceará*, afirmou que:

Vir do Crato, de Lavras, do Icó ou de Sobral à capital era empreita séria e demandava sério e demorado preparo de semanas. Desde a engorda da burralhada fortificada a milho, a horas certas, em mochilas de pano encorpado, suspensas da cabeça do animal, que ali dentro engastava o focinho; aparelhamentos de cangalhas; ensebamentos de relhos e peias, e preparo da borracha, nome que se dá a um saco de couro curtido, com gargalo de madeira em que se conduz facilmente água potável, que nela se torna fresquíssima.

²⁵ Relatório apresentado ao presidente da Província pelo Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, engenheiro-chefe da Direcção de Obras Publicas, 1868, p. 6.

²⁶ Regulamento sobre a conservação das estradas desta capital para Maranguape e para Baturité, das pontes e das (ilegível) se estabelecerem. Apec. Fundo: Thesouraria da Fazenda Provincial. Série: Correspondências expedidas. Cx: 13. Ano: 1871.

Essa ideia encontra respaldo nas memórias escritas por viajantes, envolvidos ou não com a administração pública, que passaram pelo interior do Ceará no século XIX. O cuidado com os animais era um aspecto importante da viagem, tanto que são frequentes as narrativas de atrasos em virtude de problemas relacionados aos muares. Havia toda uma preparação da qual dependia a saúde do animal, o frete da carga e o tempo de viagem. Mal tratado, o animal poderia ficar inutilizado, atrasando ou impedindo a continuidade da marcha. Gardner (1975, p. 85) registrou que “[...] por estarem mal ajeitadas as albardas, o lombo do animal de carga se esfolara a ponto de não poder mais levar o fardo”, em consequência disso o viajante foi obrigado a “[...] alugar outro, de um viajante que encontrei em caminho para Icó, com carregamento de sal e que tinha animais de sobra”. Ainda assim, o botânico inglês e seu comboio atrasaram mais um dia a viagem porque, “[...] como o homem cujo cavalo eu tinha alugado só podia partir no dia seguinte, fui obrigado, bem a contragosto, a esperar pelos seus arranjos”.

Também Manoel Oliveira Paiva, quarenta anos depois de Gardner, enfrentava as mesmas dificuldades. Em carta a Dom Luis, de 29 de junho de 1876, esse viajante descrevia sua excursão a Crato como “[...] muito feliz graças a Deus, tenho que comunicar a V. Ex^a que só o inconveniente que houve foi que o cavallo em que eu vinha cansou e vi-me obrigado a alugar um por 10\$000 dez mil reis do Icó a Varzea Alegre” (PAIVA, 1876).²⁷

Somado a isso, outros contratempos provocados pelos próprios animais interferiam no tempo que levaria uma viagem. Ainda o viajante inglês, Gardner, que muito registrou sobre as experiências de sua *Viagem ao Interior do Brasil*, escreveu que:

Deixamos Lavra (sic) na tarde do mesmo dia da chegada e pousamos à noite numa pequena casa perto do rio. Na manhã

²⁷ Departamento Histórico Diocesano Padre Gomes – Diocese do Crato. Carta de Manoel Oliveira Paiva para Dom Luis. Crato, 29 de junho de 1876. N^o de identificação – CRA 11,09.

seguinte, quando caminhávamos tranqüilamente, um dos cavalos bateu a carga de encontro a uma árvore e a carga caiu; assim, livre, o animal fugiu em disparada entre as árvores, logo seguido pelos outros, que de igual modo rapidamente se haviam desembaraçado de seus fardos. Uma hora se perdeu em pegá-los e repor-lhes as cargas; enquanto isto se fazia, um animal deitou-se e começou a rolar, arrebentando as cordas que lhe amarravam a carga e, assim, se libertando mais uma vez. Menciono isto como exemplo dos muitos contratempos a que um viajante se expõe em tais regiões. Nestas cousas os cavalos são mais intratáveis que as mulas. Mas, nas províncias setentrionais do Brasil, estes animais são raramente vistos, não obstante haverem sido freqüentemente trazidos do sul em grandes tropas, para experiência (GARDNER, 1975, p. 89).²⁸

Contudo, em todas essas inferências sobre as estradas abertas no território e os animais que por ela transitavam, o tempo é insinuado. À medida que as durações das viagens dependiam de bons caminhos para boas tropas de muares, fica evidente a compreensão do meio de transporte como o definidor do tempo nas excursões. Nesse sentido, o tempo passava a ser um dos elementos constitutivos das viagens. Ele, junto à estrada e o animal (meio de transporte) a conformavam, atuando não como simples duração, mas como objeto que tem funcionalidade dentro de uma organização preestabelecida, inclusive um dos que definia a travessia como um empreendimento de sucesso ou fracasso.

Assim, na viagem, o tempo era gasto, isto é, era percebido como dimensão sensível. Nas palavras de Figueiredo Filho (2010a, p. 32), em *História do Cariri I*, foi mencionado que “[...] deve ter gastado Soares Barbosa, de Fortaleza a Crato, ida e volta, a passo de cavalo, cerca de quatro longos meses. Foi bem escolhida a época da viagem, por estar o sertão verdejante e florido”²⁹ Gastar quatro longos meses significa um dimensionamento do tempo como espaço, como distância a

²⁸ GARDNER, G. *Viagem ao interior do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1975.

²⁹ FIGUEIREDO FILHO, J. de. *História do Cariri I*. Ed. fac-sim. 1964. Fortaleza: Edições UFC, 2010. v. 1, p. 32.

percorrer. O tempo é entendido como um elemento, por isso podia ser gasto e, como fardo, os quatro longos meses, ao que indica, era muito tempo para uma viagem. Assim, o autor, numa perspectiva moderna, apresentou o atraso de tempos passados através da constatação do não controle do tempo.

No entanto, o domínio sobre o tempo de viagem era possível a partir da modificação das variáveis que constituíam a travessia: tempo, estrada, transporte. Por isso, algumas artimanhas podiam ser praticadas para diminuir o período gasto nas viagens pelo território cearense. Novamente, José de Figueiredo Filho (2010b, p. 17), narrando as tensões vividas na oposição à Junta Governativa instituída em Fortaleza, em 1822, afirmou que “Tristão Gonçalves de Alencar viajou daquela vila [Icó] a Crato, num só dia, mudando as montarias, a fim de aliciar tropas para a libertação de seus companheiros”.³⁰ Um grande feito, se considerado que nas páginas subsequentes o autor apresentou carta de José Pereira Figueiras e Tristão Gonçalves Pereira de Alencar,³¹ em 24 de abril de 1823, afirmando que sairiam de Icó no dia seguinte em direção a Crato, “[...] bem que só para o fim do mês ou princípio do vindouro poderemos lá estar”. E, conforme Figueiredo Filho (2010), somente chegaram a 5 de maio de 1823.

De qualquer forma, as viagens podiam oscilar muito no que concerne ao tempo estimado para elas. Inúmeras variáveis contribuíam na contagem dos dias e horas para percorrer um caminho: as declividades do relevo, a passagem por rios ou lugares desérticos, as condições climáticas, o tamanho do comboio a ser guiado, as espécies de animais do comboio, os riscos envolvidos nas passagens por altos, a saúde de homens e animais, entre outros aspectos. Nesse caso, o transporte de mercadorias era sensivelmente dificultado e as atividades de exportação

³⁰ FIGUEIREDO FILHO, J. de. *História do Cariri II*. Fortaleza: Edições UFC, 2010. v. 2. p. 17.

³¹ Figueiredo Filho não mencionou se há outros homens os acompanhando. Contudo, pode-se considerar que se trata de uma travessia cuja distância estaria entre 111,24 km (linha reta) e 158 km (linha de condução usada atualmente).

e importação reduzidas ao tráfego de carros de bois numa frequência indesejada pelas autoridades e classes senhoriais ansiosas por viver o progresso europeu ocidental, ficando a produção da lavoura de regiões como a serra de Baturité, Maranguape e o Cariri, bem como a manufatureira, sem a vazão de que necessitavam.

Por isso, era necessária a construção de um Ceará territorial, com vias de comunicação que atendessem os imperativos centralizadores de uma província imperial que desenvolvesse sua agricultura e permitisse o cumprimento de tarefas políticas de um estado territorial. No entanto, os caminhos abertos no Ceará estavam vinculados às “veredas de índios” e, portanto, às forças da natureza, o que significava atraso, na ótica de homens que entendiam o progresso nos moldes europeus ocidentais. O Ceará, para seus governantes, precisava mais do que possibilidade de mobilidade e deslocamento (ainda que precários); necessitava de uma estrada que comunicasse com rapidez e eficiência o litoral e o interior do território.

Assim, a Estrada de Ferro foi apresentada como uma espécie de saída para o problema da distância entre o litoral e o interior do território, em virtude do trem que nela era locomovido, com a capacidade de atingir grandes distâncias em um prazo menor de tempo em relação aos demais transportes terrestres experimentados na época. A Estrada de Ferro de Baturité era, portanto, parte de um plano de integração imperial que garantiria, ao cabo, uma centralização maior do poder político e administrativo da província nos limites da capital, mas que também promoveria o domínio da natureza pelo progresso dos aparelhos tecnológicos, através do controle do espaço e do tempo no trânsito ferroviário.

O Projeto de modernização do Ceará e a Via Férrea de Baturité

Antes de tudo, senhores, chamo a vossa atenção para a palpável necessidade, que tem a província de boas vias de comunicação, condição indeclinável para o desenvolvimento de sua riqueza e prosperidade. Não tendo a província rios naveáveis

a facilidade de transportes e communicações, não se poderá estabelecer senão por uma bem combinada rede de estradas; e o próprio melhoramento do porto, obra tão desejada, não trará sem estas, as vantagens esperadas. [...] É tempo de cuidar da construcção de um theatro nesta capital, o qual não só servirá para um embellesamento desta, como para a distracção da população. O theatro foi sempre considerado como elemento civilizador, concorrendo poderosamente para a reforma e a amenisação dos costumes. É tambem reputado um divertimento honesto, e necessário em todas as cidades populosas, onde não abundam as distracções. [...] Chego, senhores, a um assumpto da mais alta transcendencia para os assumptos da província. Não tendo sido sancionada a lei Provincial que approvára o contrato feito por um dos meus dignos antecessores com os engenheiros José Pompeu de Albuquerque Cavalcante e J. James Fôster, renunciaram estes por sua parte áquelle contrato, como vereis da petição annexa, que offereço a vossa illustrada consideração. Acceita por mim a renuncia, e por este modo desembaraçada a administração, apresentaram o Senador Thomaz Pompeu de Souza Brasil, coronel Joaquim da Cunha Freire, bacharel Gonçalo Baptista Vieira, negociante Henrique Brocklehurst e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante uma proposta sobre o mesmo objecto, tendo com estes celebrado novo contrato em data de 25 de junho ultimo. [...] O systema adoptado para a nova estrada é de um tram-road, o que importa dizer-vos, de locomotivas especiais, trilhos singelos e mais leves, do que os usados nas estradas de ferro de 1^a ordem, mas cuja força motriz será o vapor, e deverá offerecer as necessárias condições de economia, segurança e duração para comunicar esta capital com o importante município de Baturité (BRASIL, 1870, p. 34-35).³²

A Estrada de Ferro de Baturité se transformou no principal instrumento do plano de modernização do Ceará, no final do século XIX, que também incluía a construção de portos, teatros, praças, a implementação do telégrafo, entre outros. O foco deste projeto estava centrado

³² Relatório de presidente de província, 1870, p. 34-35.

numa transformação tal do espaço cearense pela qual fossem garantidos transporte e comunicação que diminuíssem as distâncias entre pontos afastados do território e que dessem vazão às tarefas burocráticas do Estado centralizado. Somente assim poderiam ser alcançados os “melhoramentos” que a província e, depois, o estado do Ceará precisavam, enquanto parte de uma nação que se pretendia moderna nos termos impostos pela Europa Ocidental.

Toda a estrutura brasileira deveria corresponder à nação moderna que era projetada e desejada. E, para isso, segundo Herschmann e Pereira (1994, p. 21), “[...] tanto cientistas como membros da elite política apregoavam, naquele momento, a necessidade de ‘reformar’, ‘regenerar’, ‘civilizar’ a sociedade e o país”, tendo a Europa como referência de modernização e procurando estar equiparada a ela. Ciência e progresso, então, passavam a ser as palavras de ordem para produzir uma “cultura da reforma” no Brasil, no final do período imperial, mas que perdurou e se aprofundou no republicano.³³

Essa compreensão contribuiu para uma crença exagerada no cientificismo e na técnica moderna como meio de produzir uma nação civilizada e próspera. Somente a engenhosidade humana seria capaz de transformar as maiores riquezas naturais brasileiras em algo que significasse avanço para o país. Assim, a presença de minerais, vegetais e animais não significavam diretamente uma riqueza, mas era matéria-prima para que a fortuna do país fosse constituída sempre pelas mãos dos homens. Como se vê nas palavras de Dom Pedro II, por ocasião da exposição de 1866: o Brasil teria “[...] um futuro grandioso que lhe prometem tamanhas riquezas naturaes derramadas por suas províncias” (RESPOSTA..., 1866).³⁴ Noção que perdurou durante

³³ HERSCHEMANN, M. M.; PEREIRA, C. A. M. O imaginário moderno no Brasil. In: HERSCHEMANN, M. M.; PEREIRA, C. A. M. (org.). *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994, p. 21.

³⁴ Resposta do imperador no discurso de abertura da Exposição Nacional de 1866, pronunciado pelo sr. conselheiro Souza Ramos, presidente da comissão directora, perante s. M. E aa. Ii. O Auxiliador da Indústria Nacional, 19 de outubro de 1866.

anos. Em 1885, segundo declaração do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas, “[...] nenhum paiz do mundo, pela fertilidade das suas terras, pelo seu clima, pela indole e costumes dos seus habitantes, pela sua situação geographica, dispõe de melhores recursos para desenvolver-se e progredir” (DECLARAÇÃO..., 1885).³⁵

Dessa forma, era consenso que apenas a técnica moderna poderia ser capaz de transformar as paisagens antigas, com relações sociais entendidas como menos dominadoras da natureza, em progresso e civilização. A técnica moderna, assim, era entendida como procedimento de alteração da natureza que tinha a particularidade de estabelecer essa prática numa associação com o tempo, o que a tornou diferente de outras técnicas utilizadas antes dela. Essa emancipação da natureza, almejada pela modernidade ocidental, era, enfim, entendida na “anulação do espaço pelo tempo”, pois, conforme David Harvey (2010, p. 227), “[...] sendo o espaço um ‘fato’ da natureza, a conquista e a organização racional do espaço se tornaram parte integrante do projeto modernizador”.³⁶

No *Auxiliador da Indústria Nacional* essa relação com o tempo na alteração da natureza foi apresentada como condição para o êxito dos projetos empreendidos. Por exemplo, ao mencionar os progressos que se obteriam com a agricultura a partir da introdução do arado, percebe-se que o argumento utilizado era de que o arado “[...] deve trazer inúmeras vantagens. Sem fallar na economia de tempo, de trabalho, de braços e de despezas, porque um só arado faz o serviço de 50 homens, e com maior perfeição e regularidade [...]” ([SOCIEDADE...], 1852a, p. 286).³⁷

No entanto, a relação apresentada pelo jornal da SAIN como a que mais eficazmente dominaria o tempo era a estabelecida pelo trem nos caminhos de ferro. No mês anterior ao que foram publicados os argumentos sobre o uso do arado na agricultura, foi divulgada a seguinte concepção de estrada de ferro:

³⁵ Declaração do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas. *Auxiliador da Indústria Nacional*, 9 de setembro de 1885.

³⁶ HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2010, p. 227.

³⁷ O *Auxiliador da Indústria Nacional*, 8 de fevereiro de 1852, p. 286.

Estradas de ferro – Se considerarmos um pouco, que ha um bem nesta vida, que uma vez perdido, não pôde á preço algum ser readquerido; se considerar-mos que na nossa vida tão limitada o mais precioso bem que possuímos é o tempo, facilmente se comprehendrá que todas **as innovações tem por fim poupar tempo**, fazer que com num mais limitado espaço se possa praticar maior numero de acções, são úteis e devem ser por todos abraçados ([SOCIEDADE...], 1852b, p. 233, grifo próprio).³⁸

No verbete ficava nítido aquilo que tornava moderno o projeto de viação do Ceará: a maneira de se relacionar com o tempo, uma vez que o plano de modernização do território consistia na alteração do espaço, através da estruturação das vias de comunicação, para que o tempo fosse poupado ou “percebido como aceleração”. Renato Ortiz, citando as palavras de um deputado francês que participava da discussão sobre a vantagem dos caminhos de ferro, no século XIX, destacou a aceleração do tempo ou a velocidade como verdadeiro interesse da modernidade e não propriamente o meio de transporte. Conforme o deputado referido por Ortiz, “[...] não devemos falar de estradas de ferro, mas de estradas a vapor; a potência é a imensa vantagem desses caminhos. Elas não devem ser consideradas como um meio de transporte mais barato, mas como um meio de velocidade” (ORTIZ, 1991, p. 206).³⁹

Com a celeridade da máquina a vapor, nesse caso a locomotiva, “[...] a rapidez do tempo suprimiria as distâncias”, como citou o poeta Lamartine Posella, em 1851. Na prática, a aceleração do tempo foi buscada numa organização racional dos caminhos que promovesse um encurtamento das distâncias e o trem foi por muito tempo compreendido como o transporte que melhor supriu o desejo pela velocidade. De todo modo, é fundamental perceber que é o tempo que constitui a peça-chave do projeto de modernização executado no Brasil e no Ceará no final do século XIX. A tônica em todas as discussões pesquisadas (institucionais, ou nas páginas

³⁸ O Auxiliador da Indústria Nacional, 7 de janeiro de 1852, p. 233.

³⁹ ORTIZ, R. *Cultura e Modernidade: a França no século XIX*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991. p. 206.

de jornais) era a necessidade de poupar o tempo numa perspectiva em que esta dimensão tem seu estatuto radicalmente modificado, à medida que ela se torna parte do processo histórico.

O tempo é enfaticamente destacado na modernidade. Compreendido a partir da experiência vivida, está relacionado à duração. Essa ideia está atrelada à compreensão da noção de “regimes de historicidade” proposta por François Hartog (2006, p. 16), na qual se trata de:

Uma formulação erudita da experiência do tempo que, em troca, modela nossa forma de dizer e viver nosso próprio tempo. Um regime de historicidade abre e circunscreve um espaço de trabalho e de pensamento. Ele dá ritmo à escrita do tempo, representa uma “ordem” à qual podemos aderir ou, ao contrário (e mais frequentemente), da qual queremos escapar, procurando elaborar outra.

Para Hartog (2006, p. 16), a compreensão do tempo está vinculada à noção de regimes de historicidade, que constituem “[...] os diferentes modos de articulação das categorias do passado, do presente e do futuro”.⁴⁰ Nesse sentido, é possível divisar na experiência europeia pelo menos três regimes de historicidade: antigo, cristão e moderno. Em cada um deles o tempo é percebido de maneira diferente. O antigo regime, por exemplo, enfatiza um apelo às lições do passado, à sua imitação, contribuindo para a percepção do tempo como estático, sem progresso: “o tempo não anda”. Em linhas gerais, ele pode ser visto como contrário ao regime de historicidade moderno, em que o progresso torna o passado obsoleto e o futuro, o guardião do novo, diferenciando significativamente o “espaço de experiência do horizonte de expectativa” de homens e mulheres modernos.

O regime de historicidade, então, se trata de uma experiência de tempo que contribui diretamente na forma como ele é narrado. No caso do século XIX, o tempo era insistentemente narrado como progresso.

⁴⁰ ARTOG, F. Tempos do mundo, História, Escrita da História. In: GUIMARÃES, M. L. S. (org.). *Estudos sobre a escrita da História*. Rio de Janeiro: 7 letras, 2006, p. 16.

Todavia, esse progresso só poderia ser alcançado na superação da natureza. Por isso, nesse tempo/progresso, conforme Paul Ricoeur em *História e Verdade*, o homem romperia com “[...] a repetição da natureza faz história e integra a própria natureza a sua história”. E, assim, “[...] cumpre seu destino através dessa aventura técnica, intelectual, cultural, espiritual [...]” (RICOEUR, 1968, p. 85).⁴¹ Nesse, que era o tempo da técnica, pretendido linear e ascendente, a ferrovia era considerada a possibilidade de domínio, por excelência, do tempo e do espaço, à medida que era uma implementação do desenvolvimento técnico ocidental e, por isso, era regida pelos parâmetros do pensamento moderno do século XIX.

No Brasil desse período, as noções relativas a um moderno regime de historicidade influenciaram as ações de autoridades públicas, sobretudo nos projetos de construção de estradas de ferro. O presidente da província do Ceará, Pedro Leão Vellozo, deixou nítida a concepção de tempo que referenciava suas palavras no relatório que apresentou à Assembleia Provincial, em 1865.

[...] reflectindo sobre a conveniência de dotar a província de um melhoramento, que por sua importância se destinasse á influir nas condições de sua industria, concebi a ideia d'uma via ferrea, que **realisada de presente** proporcionalmente ás rendas províncias, **se prestasse no futuro á mais largas proporções**. Neste intuito mandei a Pernambuco o engenheiro Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante com o fim de **colher alli os necessários dados e informações, fazer estudos, de modo a formar juizo seguro sobre a possibilidade da construcção d'un tram road d'aqui ate Arronches**, destinado a ser prolongado até Pacatuba e mesmo até Baturité quando permitissem os recursos da província (VELLOZO, 1868, p. 13, grifo próprio).⁴²

O pensamento de Pedro Leão Vellozo esboçava a noção de modernidade subjacente a um regime de historicidade moderno, cuja

⁴¹ RICOEUR, P. *História e Verdade*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Forense, 1968. p. 85.

⁴² Relatório de presidente de província, 22 de abril de 1868, p. 13.

característica é a ênfase no futuro como categoria preponderante. Era a esperança de aproveitamento das esperadas benesses de uma ferrovia, um progresso social e econômico, que concedia sentido para os trabalhos dessa edificação, que se começava a projetar no envio de alguém habilitado para considerar obras semelhantes, colher informações, realizar estudos e formar uma estratégia para implantação de uma estrada de ferro no Ceará.

Também, na lei de autorização de “construção, uso e gozo” de uma estrada de ferro entre Fortaleza e a antiga São Bernardo das Russas, no Ceará, já no período republicano, é possível perceber a mesma compreensão moderna em torno do tempo. A ferrovia seria composta por quatro seções: a primeira, da capital a Messejana; a segunda, desta cidade até Aquiraz; a terceira, daí até Cascavel; e a última, deste ponto a São Bernardo das Russas. Cada trecho foi pensado como etapa a ser executada em um tempo já determinado. Conforme foi definido nos artigos 5º, 6º e 7º:

Art. 5º – Dentro de seis meses, a contar da promulgação da presente lei, serão sujeitos à aprovação do Presidente do Estado os planos e plantas da primeira secção, devendo esta ser concluída e inaugurada dentro dos dezoito meses que se regerem imediatamente à aprovação das respectivas plantas e planos [...].

Art. 6º – Os trabalhos da segunda secção serão concluídos dentro dos dezoito meses posteriores à inauguração da primeira; e os da terceira com o mesmo intervalo relativamente a segunda.

Art. 7º – O prazo para o começo e conclusão das obras da quarta secção será objecto de acordo especial entre o emprezario e o governo do Estado (CEARÁ, 1895a).⁴³

Em ambos os casos o futuro era recorrentemente apresentado como dimensão a ser construída, inclusive como o período da realização dos projetos da modernidade. Governos imperial e provincial e associações a eles relacionadas enfatizavam o futuro como ponto-

⁴³ Lei nº 229, de 29 de agosto de 1895. Governo do Estado do Ceará, 1895a (Livro 10 – A).

-chave de suas discussões, pois era frequente sua descrição como “grandioso” e “glorioso”. Essa concepção era possível a partir de uma compreensão moderna, na qual se percebe uma temporalização da história concebida como progresso, inaugurando um regime de historicidade moderno em que “[...] as coisas não acontecem mais no tempo, mas graças a ele” (HARTOG, 2006, p. 16),⁴⁴ ou seja, à medida que o ideário moderno percebia o mundo ocidental num processo evolutivo em sentido ascendente, a superação dos aspectos característicos de um passado arcaico somente poderia ser considerada no final de um período relativamente previsível: no futuro.

A esperança de que o futuro traria grandes realizações pressupõe a compreensão de um distanciamento entre o que era conhecido até aquele instante e o que estaria por vir. A ideia de que o amanhã seria melhor que o passado ou o presente insinuava a consciência de uma transição temporal ou histórica, confirmada pela esperança de que coisas novas e inesperadas aparecessem – a via férrea se prestaria “[...] as mais largas proporções” – que tornassem o futuro qualitativamente melhor. Nesse sentido, os governantes do Ceará imperial e republicano engendraram no discurso a necessidade de superação do vivido, isto é, de que o Ceará parecesse ter avançado em relação aos anos anteriores a partir do projeto modernizador de construção de ferrovias. Nesse sentido, a superação do passado arcaico significava a superação da natureza, pois a modernização se instituiria na submissão da natureza pela cultura.

Esta produção se faria a partir de parâmetros específicos: os da ciência. Somente a partir dela poderia ser projetado o que haveria de vir, nada ficando ao acaso ou dependente da vontade de uma divindade. A superação da natureza passava pela formação de uma infraestrutura planejada e iniciada no presente para ser estabelecida no futuro.⁴⁵ Dessa

⁴⁴ HARTOG, F. *Tempos do mundo, História, Escrita da História*. In: GUIMARÃES, M. L. S. (org.). *Estudos sobre a escrita da História*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2006. p. 16.

⁴⁵ Além de construções intelectuais e teóricas sobre a nação, era necessário ampliar esses conhecimentos a outras dimensões da vida social, ou seja, toda a estrutura brasileira deveria corresponder à nação moderna que era projetada e desejada. E,

forma, era consenso nas publicações institucionais e relatórios oficiais que apenas a técnica moderna seria capaz de transformar o vivido em um futuro de progresso e civilização. Para tanto, era necessária a intervenção técnica e científica no presente que garantisse uma diferença de qualidade para os dias vindouros, pois, abrindo-se “[...] um fosso entre a experiência anterior e a expectativa do que há de vir, cresce a diferença entre passado e futuro” (KOSELLECK, 2006, p. 294).⁴⁶

Essa noção persistiu nos discursos oficiais durante todo o período de construção da Estrada de Ferro de Baturité, pois tanto na anunciação dessa ferrovia, em 1870, como no discurso de inauguração de sua última estação, em 1926, a perspectiva de tempo, própria da modernidade, que entende o presente como instante de preparação para o futuro, foi evidenciada, como pode ser visto no trecho do relatório de presidente de província, citado acima, e na nota do jornal *Diário do Ceará* sobre a comemoração pelo encerramento desses trabalhos. Conforme segue: “[...] o dia de hontem marcou a realização da obra econômica por que mais aspirava o Ceará: o termino do ramal do Crato, com a inauguração da estação ferroviária da capital do Cariry e o trafegar dos trens douravante unindo Fortaleza á bella e progressista cidade do sul” (DIÁRIO DO CEARÁ, 1926, p. 2).⁴⁷

Entretanto, é importante considerar que o projeto modernizador para o Ceará ganhou expressividade com a construção de ferrovias, mas não estava restrito a esse tipo de via de comunicação, ou seja, a Estrada de Ferro de Baturité foi concebida nesse âmbito como superação das estradas de chão depois dessas vias terem sido objeto de discussão dos

para isso, segundo Herschmann e Pereira (1994, p. 21), “[...] tanto cientistas como membros da elite política apregoavam, naquele momento, a necessidade de reformar, regenerar, civilizar a sociedade e o país”, tendo a Europa como referência de modernização e procurando estar equiparada a ela. Ciência e progresso, então, passavam a ser as palavras de ordem para produzir uma “cultura da reforma” no Brasil, no final do período imperial, mas que perdurou e se aprofundou no republicano.

⁴⁶ KOSELLECK, R. *Futuro passado: contribuição à semiântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC – Rio, 2006, p. 294.

⁴⁷ *Diário do Ceará*, 9 de novembro de 1926, p. 2.

dirigentes da província do Ceará, que desejavam tornar as viagens mais velozes através da organização de trajetos retilíneos.⁴⁸ Nesse sentido, não é a estrada de ferro a inaugadora da modernidade (e das relações capitalistas, necessariamente atreladas a ela) no Brasil e no Ceará, mesmo porque o ideário que modificou a forma de pensar a projeção de vias de comunicação do território cearense e que fez ver a ferrovia como ápice dos melhoramentos, já existia aqui no Brasil, inclusive vinha criando predisposição nos governantes para o próprio investimento em vias férreas.

Nos relatórios apresentados à Assembleia Provincial, sobretudo a partir da década de 1850, a via de comunicação tinha lugar cativo entre as preocupações dos governantes e engenheiros da província do Ceará. Constantemente, os presidentes relatavam as dificuldades de travessia do território cearense, agravadas tanto em períodos de seca como em períodos de muitas chuvas. Nesses documentos, assim como nas edições do Auxiliador da Indústria Nacional, as estradas eram concebidas numa ideia de controle da natureza através do domínio do espaço e do tempo. Por isso, a estrada era apresentada como uma implementação humana que neutralizaria as forças da natureza, considerada selvagem, promovendo o aniquilamento da distância e do atraso das regiões mais afastadas dos centros administrativos, conforme é percebido no relatório de João de Sousa Mello e Alvim (1867, p. 25, grifo próprio), em 6 de maio de 1867:

Um caminho é na ordem social o veículo mais certo e prompto por onde se dirige a civilização dos lugares ainda dominados

⁴⁸ Em outras províncias brasileiras, a alternativa de dinamização da exportação da produção com o transporte férreo já era posta em prática. No Ceará, foram feitos pedidos de privilégios e propostas para construção de estrada de ferro, durante a década de 1860 e 1870. Tais como a proposta apresentada pelos engenheiros Reynaldo Von Kruger e Manoel do Nascimento Alves Linhares para construção de uma estrada de ferro da cidade de Granja ao Ipú (*O Cearense*, 28 de março de 1872, p. 3) e outra proposta destes juntamente Tito Chaves Linhares, também engenheiro, entre Aracati e Icó: ambas indeferidas (Macop. RJ, Ofício nº 2190, 24 de fevereiro de 1872).

pela natureza selvagem, e o primeiro motor para converter em aprazíveis e cultivadas povoações as asperas das matas e as solidões do deserto. Traçado segundo as regras da arte modera as fadigas dos viajantes, encurta as distâncias, **poupa o tempo**, promove a riquesa pública e particular, e concorre também para uma boa fiscalização, proveitosa as rendas do estado, facilitando o registro e transporte dos gêneros comerciais produzidos pela agricultura, criação e indústria.⁴⁹

Poupar o tempo era a palavra de ordem no que dizia respeito aos projetos governamentais que buscavam reformar o país e transformá-lo numa nação civilizada à moda europeia. Os ritmos desse progresso eram colocados em função da agilidade com que as tarefas políticas do Império brasileiro pudessem alcançar as mais longínquas regiões do território, enquadrando-as em seu projeto centralizador/civilizador.

Os caminhos devidamente planejados e executados passaram a ser entendidos como o veículo mais certo e prompto por onde se dirige a civilização, o que os tornou alvo de discussões e projeções modernizadoras, em que se pensavam a alteração do espaço como meio de aceleração do tempo (ALVIM, 1867, p. 25).

Assim, a projeção de estradas em “linha reta” figurou como tentativa de conseguir brevidade nas viagens pelos caminhos do território cearense, pois, em tese, a ausência de curvas, impedimentos ou entraves no terreno, que permitisse a execução da velocidade máxima possível ao meio de transporte, num ritmo constante ou crescente, possibilitaria poupar o tempo, à medida que uma libertação dos limites era imposta pela natureza. Somente depois a realização desses caminhos retos, sem obstáculos, foi projetada na estrada de ferro, posto que ela seria o instrumento, por excelência, no qual a planificação dos terrenos encontrava possibilidade, mesmo porque o transporte férreo somente se

⁴⁹ Relatório de presidente de província, 1867, p. 25.

deslocaria em condições de nivelamento contínuo.⁵⁰ Dessa forma, a ferrovia foi desejada e esperada a partir de uma idealização que a colocava como superação das estradas de rodagem e como realizadora de uma planificação extrema dos caminhos, que significaria, ao cabo, a anulação do espaço pelo tempo.⁵¹

É impressionante a insistência dos presidentes de província à necessidade de estabelecimento de estradas mais curtas. No relatório produzido em 9 de abril de 1856, por Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, foi tratada a extensão dos percursos da estrada de Crato ao Icó e da estrada de Baturité ao Icó. Em ambas as descrições, o estratagema de encurtar a estrada foi mencionado. Conforme se lê:

Estrada do Crato ao Icó

Prosseguem os trabalhos da estrada do Crato ao Icó. Segundo informações de pessoas competentes, a direcção que se deu a essa estrada não foi a mais conveniente. Para **torna-la mais curta**, fizerão-na passar por lugares deshabitados, escassos d'água no verão, e sem pastagem para os gados. Entretanto depois das avultadas despezas feitas com essa obra, não convém abandonal-a, ainda quando se tenha de despender alguma quantia em melhorar a estrada antiga, a qual presta grande utilidade aos povoados mais importantes da comarca de Crato, como Barbalha, Milagres e Jardim, nenhum dos quaes poderá aproveitar-se da nova estrada. Não me é possível dar a V. Ex^a uma exacta informação do estado desta obra, porque tendo pedido os necessários esclarecimentos ao encarregado d'ella, ainda não os recebi (MOTA, 1856, p. 16, grifo próprio).⁵²

⁵⁰ O nivelamento contínuo “consiste nas operações de colocação da superfície de rolagamento da linha na devida posição em perfil”, conforme o Glossário do Setor Ferroviário produzido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, publicado em <http://www.brastan.com.br/downloads/Glossario%20Ferrovias.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2013.

⁵¹ HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2010. p. 49.

⁵² Relatório de presidente de província, 1856, p. 16.

Estrada de Baturité ao Icó

Achaô-se concluídos os trabalhos de exploração mandados fazer nessa estrada pelo meu antecessor. Deixo sobre a mesa esses trabalhos, segundo os quaes a nova estrada que se projecta abrir offerece muitas vantagens, sendo as principaes, a **de encurtar mais de um terço de distância que se percorre seguindo pela estrada antiga**, e a de atravessar ella lugares muito frescos habitados, e que offerecem aguadas abundantes. Tenho grande confiança no zelo e pratica da pessoa por quem forão feitas estas explorações, e exames, o cidadão João José Saldanha Marinho. Não sendo possível encarregar a um engenheiro a um engenheiro de dirigir a abertura dessa, pretendia incumbi-la ao mencionado cidadão. V Ex^a porém rezolverá se convém começar desde já essa obra, e a confiará a quem melhor lhe parecer (MOTA, 1856, p. 16-17, grifo próprio).⁵³

Com êxito ou não, o interesse em abreviar o tempo de viagem através da diminuição do espaço estava posto. Nesse instante, era possível já identificar as marcas no Ceará do projeto nacional e internacional, no qual se impunha o empreendimento de ações e técnicas próprias de um ideário moderno. Encurtar a estrada passava pela necessidade e interesse do governo imperial brasileiro de alinhar ao movimento da história/civilização as regiões mais afastadas (rurais) do território e, nesse bojo, assimilar o Brasil ao movimento de modernização ocidental (MURARI, 2009).⁵⁴

No que diz respeito à estrada de Crato ao Icó⁵⁵ – para se tomar um exemplo da discussão sobre as discussões em torno das “estradas retilíneas” – houve algumas polêmicas em torno de sua abertura que consistiam numa disputa entre partidários dessa estrada, identificada pela

⁵³ Relatório de presidente de província, 1856, p. 16-17.

⁵⁴ MURARI, L. *Natureza e Cultura no Brasil (1870-1922)*. São Paulo: Alameda, 2009.

⁵⁵ Para evitar equívocos, a estrada de Crato ao Icó, em “linha reta” será tratada aqui como Estrada Crato – Icó. Enquanto a outra estrada entre essas cidades será referida como a Estrada pela ribeira do rio Salgado.

“linha reta” e da antiga estrada que ligava as duas cidades pela ribeira do rio Salgado. Fato esse já indicava os conflitos gerados no contato com um ideário moderno.

A possibilidade de abertura da estrada Crato – Icó foi indicada em 1837 na Lei Provincial nº 93,⁵⁶ embora seu planejamento fosse posto em prática apenas em 1841, quando foi aprovada por José Martiniano de Alencar, então presidente do Ceará (pela Lei nº 233 de 14 de janeiro desse ano), a abertura de uma estrada do Icó ao Crato. A responsabilidade pela abertura dessa via foi concedida aos “emprezarios bacharel Marcos Antonio de Macêdo & Companhia”, mediante o privilégio de exploração durante vinte anos, contados a partir da conclusão da estrada. Para seu feitio, os artigos quarto e quinto determinavam:

Art. 4. O emprezario obriga-se a abrir uma estrada de trinta palmos de largura nas planícies e vinte e cinco nas ladeiras, em **direção rectilinia** que comtudo compatível com os desvios das grandes em declividades, bancos de areia, e as numerosas passagens do rio Salgado.

Art. 5. A estrada passara pela serra de S. Pedro no lugar mais accessivel; ou pela ponta da serra, se as despesas calculadas para aquella passagem forem incompatíveis com o pequeno capital da Companhia: tocará na villa das Lavras e cortará uma só vez o rio Salgado na parte mais conveniente (BRASIL, 1841, p. 311, grifo próprio).⁵⁷

Com essa estrada, deveria ser pensado um caminho que modificasse a realidade vivida no transporte de mercadorias entre as cidades de Crato⁵⁸ e Icó, que diminuísse o percurso de 32 léguas da antiga

⁵⁶ Leis Provinciais, nº 93 de 5 de outubro de 1837, p. 153.

⁵⁷ Leis Provinciais, 14 de janeiro de 1841, p. 311.

⁵⁸ A produção da lavoura caririense era famosa em meados do século XIX. O funcionamento dos engenhos de rapadura estimulava o plantio da cana de açúcar necessária para o fabrico tanto da rapadura como da aguardente, indústria que, por sua vez, incentivava a produção de alimentos para a subsistência. Essa produção, no entanto,

estrada pela ribeira do rio Salgado, porque, a partir de Icó, o viajante ou tropeiro geralmente seguia para Aracati, muito embora, segundo o Senador Pompeu, essa fosse uma via “imperfeita de comunicação”, que não teria recebido nenhum valor para benefícios por parte do poder público, apesar de sua importância econômica como principal via ao porto de Aracati, já que por ela transitavam “annualmente alguns mil carros pesados” e a impossibilidade de um escoamento maior da produção de diversos gêneros alimentícios e manufaturados do *hinterland* para o porto do litoral, o que era a principal preocupação dos produtores do Cariri.

Contudo, importa perceber em diversas passagens a insistência na forma retilínea que caracterizaria a estrada ou, como é usada como sinônimo, a forma mais curta. Antonio Luis Alves Pequeno Junior, presidente da Câmara do Crato, em 27 de agosto de 1853, também mencionou tal propriedade em ofício no qual alertou o presidente da província de que:

Presentemente se trata de abertura de uma estrada d'aqui para o Icó, necessidade vital, que se for devidamente curada tem de se nos trocar pela melhor aquisição, que se nos podia proporcionar por que então abre-se-nos a **carreira mais curta**, por onde faremos as nossas transações mais importantes, que até agora nos tem custado fadigas insanas. Mas se V. Excia não se dignar de tomar o maior interesse no acabamento dessa impreza, essa estrada ficará como ficou a cadeia (CRATO, 1853, grifo próprio).⁵⁹

era comercializada com as cidades vizinhas por meio das feiras locais, quando, conforme indica Irineu Pinheiro em sua pesquisa sobre o Cariri, compareciam “cearenses, pernambucanos, rio-grandenses-do norte, paraibanos”. Ver mais em: CORTEZ, A. S. R P. Cabras, Caboclos, Negros e Mulatos. *A Família Escrava no Cariri Cearense (1850 - 1884)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008 e SÁ, Yacê Carleial F. de. *Os homens que faziam o Tupinambá moer – Experiência e Trabalho em Engenhos de Rapadura no Cariri (1945 - 1980)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História Social) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2007.

⁵⁹ Ofício da Câmara Municipal do Crato, nº 11, em 27 de agosto de 1853, ao presidente da província do Ceará (cx. 34, Apec).

No entanto, houve críticas a esse projeto nas páginas do jornal *O Araripe*. Na realidade, a “linha reta”, ou “mais curta”, se tornou alvo de uma querela. Na edição de 14 de fevereiro de 1857 do referido jornal foi questionado o traçado da estrada Crato – Icó:

[...] é necessário confessar, grande erro tem presidido esses trabalhos; menos se teria despendido e resultados muitíssimo mais completos se teriam a saber, si o amor próprio de seos diretores não se tivesse obstinado na infructuosa ou antes na difficilima empresa de uma **linha recta**; mas devulgadas as difficuldades, tivessem elles procurado fazer a estrada do costumado trajecto, isto é, pela ribeira do Salgado (A ESTRADA..., 1857, p. 2, grifo próprio).⁶⁰

Nas palavras de João Brígido, foi destacado o conflito em torno das duas estradas que davam acesso à cidade de Icó. A primeira, ao que indica o editor do jornal, era o caminho utilizado até aquele momento pelas tropas que viajavam por esta parte da província, seguindo a ribeira do rio Salgado. Por ela, o viajante passaria (como foi o caso de Freire Alemão) pela cidade de “[...] Icó as Lavras, dahi a Venda, dahi a Missão-velha e dahi finalmente ao Crato. De Missão Velha sobre os milhares terrenos possíveis, se teria uma curta linha para a Barbalha, e do Riacho dos porcos uma outra para Milagres” (A ESTRADA..., 1857, p. 2),⁶¹ trajetória que garantia a interligação das principais cidades e vilas do Cariari, o que, aparentemente, interessava ao editor do jornal. Nesse sentido, mais adiante da nota, João Brígido (1859, p. 1-2) chamou atenção para duas opiniões sobre as estradas:

Quando se tratou desta obra, as opiniões se dividirão: querião uns que se tratasse de melhorar a velha estrada poupando-se dinheiro e dando-se também às povoações do Salgado as vantagens, que se pretendião para o Crato; querião outros que, embora fosse ella passar por lugares ermos e somente oblisasse ao Crato, se fizesse em linha recta.

⁶⁰ *O Araripe*, 14 de fevereiro de 1857, p. 2.

⁶¹ *Ibid.*, p. 2.

Primeiramente, o conflito passava pela oposição entre membros do Partido Liberal, representados por João Brígido, e os integrantes do governo provincial e municipal. Nesse sentido, eram tratados os interesses sobre a região do Cariri. Entretanto, o que parecia incomodar mais o redator era o fato de a estrada não passar mais por Missão Velha e outras cidades caririenses. Aí a linha reta não era criticada a partir de uma argumentação técnica; o jornalista se concentrou em censurar o projeto do governo que visava a uma ligação mais estreita com o litoral, temendo provavelmente o enfraquecimento do Cariri enquanto região.⁶² Para reforçar seu argumento, o redator mencionou, ironicamente,

Que é feito da linha recta da Barbalha ao Crato? Está hoje, como poderia estar antes de ser aberta. Toda vez que naõ é possível haver uma verba para reparos novos, ou que grande somma não se empregar em remover todas as causas de uma ruína futura, nada se terá feito (A ESTRADA..., 1857, p. 3).⁶³

Nessa ideia, João Brígido tinha adeptos. Bernardino Gomes de Araújo, natural de Missão Velha e correspondente do *d'O Araripe*, comungava com a defesa de que a estrada que seguisse para Icó passasse pela ribeira do Salgado, pensando no fortalecimento da economia local. Em 17 de julho de 1858, Bernardino Gomes Araújo (1878, p. 3) defendeu a estrada da ribeira:

Esta estrada é, sem contradição, a via natural do Cariri. Partindo do Icó por esta em seo curso as povoações das Lavras, Venda e Missão Velha, daqui ramifica-se para Rozario e Milagres; para Missão Nova, Cajueiro, Jardim e Porteiras; para Barbalha e Cajaseira; para Juaseiro, Crato e Brejo Grande, e não essa que

⁶² Durante o século XIX, foi discutido um projeto de separação de partes das províncias do Ceará, Paraíba e Pernambuco para a formação de uma província dos Cariris Novos, na qual a cidade de Crato seria a capital. Esse projeto, que agradou muito as classes senhoriais caririenses, fracassou em todas as tentativas junto ao governo imperial. Ver mais em: PINHEIRO, I. *O Cariri: seu descobrimento, povoamento, costumes*. Ed. fac-sim. de 1950. Fortaleza: FWA, 2009.

⁶³ *O Araripe*, 14 de fevereiro de 1857, p. 2.

egoísta e caprichosamente se projectou para o Crato, cuja direção toca apenas a nova povoação de Varzea Alegre.⁶⁴

A estrada Crato – Icó parecia enfraquecer o Cariri como região, posto que a produção, nesse caso, escoaria diretamente para essa segunda localidade, o que reduziria o movimento de pessoas e negociantes nas cidades situadas ao longo do que Bernardino Gomes de Araújo chamou de “via natural do Cariri”,⁶⁵ bem como encareceria o frete dos produtos cultivados, já que a estrada não passava mais pelo local. Contudo, a defesa de uma região destacada das demais se contrapunha ao interesse imperial na segunda metade do século XIX, no qual o Brasil deveria ser um Estado centralizado nas mãos do imperador, interesse intimamente relacionado ao temor de que no Brasil ocorresse a mesma fragmentação territorial e adesão ao republicanismo, experimentada na América espanhola.

Nessa disputa pela região algumas relações com o “reto” eram estabelecidas, à medida que ele era colocado em oposição a um caminho considerado tradicional. Descortinando tensões experimentadas no contato com os primeiros parâmetros de uma técnica moderna na projeção de estradas, o reto aparece como ponto-chave da discussão, significando, sobretudo, a ausência de curvas na medida em que Tomaz Pompeu de Sousa Brasil destacou no *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*, em 1860, que a estrada Crato – Icó, “[...] tirada em linha recta, apanhou serrotes e lagoas, que sem grandes obras, a tornam intransitável” (BRASIL, T., 1997, p. 715).⁶⁶ João Brígido, num raciocínio semelhante, a apresentou como problemática, pela brevidade com que o leito reto nas descidas das montanhas era desfeito pela ação de variáveis ambientais, como a chuva. Como também foi mencionado em carta anônima, em 17 de março de 1857, no jornal *O Cearense*:

⁶⁴ *O Araripe*, 17 de julho de 1858, p. 3.

⁶⁵ Essa expressão também insinuava a justificativa de uma estrada que passa por uma região naturalmente diferente dos demais territórios cearenses e que, por essa razão, não poderia ser desfeita. Tema que não será aprofundado aqui.

⁶⁶ BRASIL, T. P. de S. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*. Ed. fac-sim. Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara, 1997. t. 1.

Por vezes tenho tido occasião de fallar-lhe a respeito do estado em que se acham as obras publicas, neste lugar, mas como até agora o governo não tem querido dar providencias, continuarei a insistir, afim de um dia ser ouvido – A estrada daqui para o Icó, em que se tem inutilmente gasto uns poucos de contos de reis da província acha-se como que não tivesse sido trabalhada em tempo algum. Algum serviço em que se havia feito, está completamente inutilisado pela agoas das chuvas: lugares ha que foram recentemente aplainados, nos quais a agoa tem cava do tanto, que é um grande perigo andar-se. Mas estas crea Vmc que são dificuldades de pouca monta, em relação a outras, que no sentir geral dos homens mais experientes a quem tenho tido occasião de ouvir, são absolutamente insuperáveis, de maneira que é crença geral que ainda com quatro centos contos, não se faz a estrada do Crato para o Icó – e que mil vezes convencia hoje empregar no concerto da estrada velha ou da ribeira toda e qualquer quantia que estiver destinada para a continuaçāo desta obra. Não sei se será exacto este calculo, mas declaro que acompanho a ideia, de que é conveniente deixar a impreza da estrada pela direcção que lhe deram e cuidar da outra (CORRESPONDÊNCIA, 1885, p. 2).

O reto cumpria sua função preliminar: possibilitava/instituía a velocidade. Nesse caso, das águas de inverno que, em longo prazo, destruíam também rapidamente o leito da estrada, situação que aniquilava a possibilidade de passagem “veloz” dos carros de bois. Os liberais percebiam essas tensões, próprias de um regime de historicidade em que o tempo é parâmetro de medida das coisas, e as rejeitavam, numa postura mais relacionada a um regime de historicidade antigo no qual a ênfase recaía sobre o tradicional. Por isso, na compreensão desses homens, a solução para as estradas estava, não na linha reta, mas nas curvas (de um diálogo com o ambiente) que permitisse a durabilidade da via. Provavelmente, também era essa a ideia de Bernardino Gomes de Araújo quando identificou o percurso pela ribeira do rio Salgado como a “via natural do Cariá”, por onde tradicionalmente o trânsito de tropas e boiadas era feito. Nesse sentido, o progresso das estradas era entendido por esses opositores do governo, na perspectiva de durabilidade e praticidade de seu uso.

Ainda nessa discussão é oportuno perceber que a pouca praticidade no uso dessa estrada foi apontada na própria resposta dada às acusações veiculadas no *Cearense*, na sessão “A Pedido” do jornal *O Araripe* de 9 de maio de 1857. Entre os pontos assinalados era protestado que:

[...] P. mais para cessar a subvenção dos cofres provinciaes não é procedente o principio de que tão íngrimes são as ladeiras dessa estrada, que um carro á bois não pode subir; p' que colocando-se no alto de cada ladeira dois carriteis, e atando-se uma corda forte a junta de bois da frente pode-se levar para cima carro, carga, bois, cambões etc, tudo de uma só vez; e quanto as descidas.= P. que nada é mais facil; por quanto: dois homens com uma forquilha ao pescoço de cada um dos bois da frente, podem mui bem il-os sustentando, para não se precipitarem de ladeira abaixoa, e deste serviço se pode emcubir ao procurados da câmara. P. ainda que a falta de pastos não é um empecilho, para que os bois possão transitar nessa estrada, por quanto cada um delles pode conduzir ao pescoço um formidavel par de alforges com mantimento para a viagem: e também: P. que o tingui não pode offendere as boiadas; porque para cural-a pode a Camara conservar ali alguns alveitares, que á proporção que a rez se vá sentido tocada, lhe vão applicando clisteres de olheo de recino, de que resta poção nas ambulâncias do governo. P. finalmente, q', com quanto resto preparar da estrada apenas um pedacinho deste tamanho_____; todavia este serviço deve consumir não só os cinco contos pedidos, como ainda umas redicularias desta; pois é em lugar tão duro que só se pode trabalhar á lima e para o que será necessário poção de ferreiros e limas (A PEDIDO..., 1857, p. 2).⁶⁷

A própria defesa da possibilidade de tráfego na estrada sugeria as dificuldades enfrentadas por viajantes e tropas de muares. Nessa via projetada de Crato para Icó, os tropeiros, no mínimo, enfrentariam ladeiras íngrimes a ponto de necessitarem de uma estrutura de carritéis e cordas para auxiliar a subida de animais e carga; utilizar forquilhas

⁶⁷ *O Araripe*, 9 de maio de 1857, p. 2.

que prendessem os bois da frente do comboio para evitar que os animais “se precipitarem de ladeira abaixo”; falta de pastos, o que obrigava os animais a levar mais uma carga com a própria alimentação e, ainda, os tropeiros teriam que cuidar dos bois com “olheo de recino”, à medida que “a rez se sentisse tocada” com a ingestão do tingui.

As dificuldades de tráfego nas estradas de chão lançavam luz para o fato de que a linha reta não era suficiente para garantir celeridade na travessia de um percurso. O relevo acidentado alterava o comprimento da estrada (se comparada a linha reta à linha curva para desvio de um obstáculo) e implicava a perda de velocidade dos passos dos viajantes e tropas, no instante da subida, pelo menos, de maneira que, para obtenção de velocidade na travessia, a linha reta não podia existir apenas em relação à direção da estrada, tornando-a mais curta, mas a direção reta deveria estar associada à forma plana. Nessa idealização, a ferrovia, como reta e plana, suplantaria as adversidades vividas nas travessias do território cearense e garantiria o domínio da natureza: o espaço e o tempo.

Tal convicção já relegava à estrada de ferro a posição de superioridade em relação aos demais caminhos por terra, na medida em que nela seria, por definição, associada as características citadas. Entretanto, além da forma reta e plana, ainda havia dois aspectos que contribuíam para a geração de velocidade pelo trem na estrada de ferro: a primeira diz respeito à força de atrito. A implantação do leito de ferro deveria garantir uma superfície lisa e “livre” de atrito para o trem, ou seja, a malha férrea era destituída de irregularidades que gerassem resistência ao movimento do comboio ferroviário, pois, mesmo microscópicas, elas dão origem a um ângulo de fricção, muito embora algum atrito fosse necessário para garantir a possibilidade de partida desse transporte.⁶⁸ Nesse sentido, o trem alcançava uma velocidade máxima que dependia de uma complexa equação de “retenção, freio, sabedoria e aceleração” limitada pelas técnicas da época; em segundo lugar, a estrada seria transitada por uma

⁶⁸ RAMALHO JÚNIOR, F.; NICOLAU, G. F.; SOARES, P. A. de T. *Os Fundamentos da Física: Mecânica 1*. São Paulo: Moderna, 1988.

máquina acionada por vapor, não mais tração animal, o que produziria uma velocidade acima da experimentada em veículos terrestres.

O esforço para alcançar uma aceleração máxima escondia e denunciava, simultaneamente, o desejo de obter a velocidade absoluta, a instantaneidade. Tal ambição estava atrelada ao fato de que, conforme Paul Virilio, a velocidade é inseparável da riqueza e do poder, uma vez que “o poder é sempre o poder de controlar um território por mensageiros, por meio de transporte e de transmissão”. Nesse sentido, “a velocidade é o próprio poder” de “apoderar-se de”. Ciente dessa propriedade política ou “cronopolítica”, resultante da aceleração do tempo, Aldibert, engenheiro de estradas de ferro no século XIX, inferiu a sentença de que “[...] se conseguirmos fazer que os comboios cheguem no segundo exacto, dotámos a humanidade do instrumento mais eficaz para a construção do mundo novo” (VIRILIO, 2000, p. 14-19).⁶⁹

A percepção de que “[...] o próprio da velocidade absoluta é ser poder absoluto, controle absoluto, instantâneo” (VIRILIO, 2000, p. 19) diz respeito à possibilidade de se exercer, em última instância, maior controle sobre territórios, pessoas e relações sociais, pois tais relações terminavam por determinar os limites dos jogos de poder no final do século XIX, colocando-os no eixo velocidade/transporte/transmissão. Não se pode ignorar que, além do trem, a linha telegráfica, acompanhante dos trilhos das estradas de ferro, garantia comunicação mais rápida entre os centros administrativos e distantes regiões do território que se pretendia controlar, condição que contribuiu para a dominação e colonização de povos considerados atrasados pelo imperialismo de nações europeias, como por exemplo, os indianos dizimados pela colonização inglesa no século XIX.

Considerando a construção de ferrovias no Brasil, Barsanufo Gomides Borges destacou que “[...] a história nos revela que as estradas de ferro sempre estiveram sob a tutela do poder de estados ou de grupos econômicos e serviram de elemento modernizador e civilizador,

⁶⁹ VIRILIO, P. *Cibermundo: a política do pior*. Lisboa: Teorema, 2000. p. 14-19.

segundo os interesses dominantes” (BORGES, 2011, p. 28).⁷⁰ Nesse sentido, é forçoso também perceber nos projetos de construção de estradas no Ceará, fossem elas de chão ou de ferro, os jogos de poder estabelecidos na consolidação do estado territorial, o que explica o empenho governamental em discutir e providenciar as modificações que se planejavam para o território cearense. Assim, por trás dos projetos de construção de estradas, havia verdadeiros campos de um embate que se processava entre os diversos interesses políticos imperiais, provinciais e locais e, por outro lado, na batalha de introdução do capital estrangeiro no Ceará e no imperativo da circulação de mercadorias no território – aspectos que serão analisados no capítulo em seguida.

De todo modo, e guardadas todas as limitações técnicas da época, fica evidente o quanto o espaço era absolutamente instrumentalizado para garantir que o tempo consumido na sua travessia fosse diminuído o máximo possível. Por isso, na estrada de ferro eram projetadas todas as esperanças de se percorrer as maiores distâncias no menor espaço de tempo e, assim, superar as limitações impostas pelos caminhos ruins de que se ressentiram muitos presidentes de província. Nesse sentido, o espaço estaria a serviço do tempo.

Nesse caso, deve-se também observar que a ideia de progresso presente no projeto de modernização do Império, que mais tarde seria incorporada pela República, não estava relacionada apenas com a via de comunicação, mas dependia de uma relação estabelecida entre a estrada e o meio de transporte a ela relacionado. Essa relação é percebida nos discursos sobre a projeção de estradas no Ceará. A estrada de Fortaleza a Baturité, em 1865, conforme o relatório que Zózimo Barroso e José Pompeu d’Albuquerque Cavalcante, era:

[...] a passagem dos imperfeitos meios de transporte, que a frequentam, produz sulcos, escavações, que os invernos não fazem senão agravar. Estabelecido, na maior parte, sobre as mais

⁷⁰ BORGES, B. G. Ferrovia e Modernidade. *Revista UFG*, Goiânia, v. 13, n. 11, p. 27-36, 2017. p. 28.

fortes declividades do terreno, que a estrada atravessa, é, alem d'isto, invadido pela vegetação, que a tem reduzido em muitos pontos a veredas tão pequenas que apenas permitem a passagem de um cavalo (BRASIL, 1865, p. I).⁷¹

Os “imperfeitos meios de transporte” eram os carros puxados à tração animal. Conforme Rodolpho Theóphilo (2006, p. 40-41), na descrição de suas memórias de quando era caixeiros-vassoura em Fortaleza, em 1868, “[...] a esse tempo, não havia estrada de ferro, muito menos automóvel. O único vehiculo era um omnibus [...]”. Além disso, contabiliza o autor “poucas carroagens e o célebre carro de borracha precursor do automovel e do caminhão, que o commercio havia mandado vir para transportar carga para a praia. Era um caminhão, de forma diferente dos actuaes, muitissimo maior com rodas de ferro cobertas com uma camada espessa de cauchu, não pneumatico”⁷² Esses carros variavam em tamanhos e formas, cujas dimensões eram inversamente proporcionais com as possibilidades de alcançar maiores velocidades. Rodolpho Theóphilo, no mesmo relato, mencionou a compra de um veículo relativamente grande por um comerciante de Fortaleza e a viagem que esse caixeiros fizera nele. Segundo o autor,

Em seus dias de prosperidade alguns commerciantes de Fortaleza, que tinham familia e interesses naquella Villa, se lembraram de facilitar as relações com um modo fácil de transporte. Para este fim mandaram vir da Europa um omnibus. Chegou o vehiculo. Sua lotação era de 12 pessoas. Foi marcado o dia da inauguração. O omnibus sahiu da Capital ás tres horas da tarde rumo a Pacatuba, puchado por quatro possantes burros. Tudo foi muito bem enquanto houve estrada empedrada. Quando chegamos ao banco de areia de Maraponga as rodas se atolararam, e omnibus parou, mas parou de todo. Baldados foram os

⁷¹ Relatório dos engenheiros das Obras Geraes e Provincias do Ceará, 1865, p. I. Anexo ao relatório de presidente de província.

⁷² THEÓPHILO, R. *O Caixeiros (reminiscencias)*. Ed. fac-sim. Fortaleza: Museu do Ceará: Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006. p. 40-41.

esforços para fazel-o seguir. O tempo corria e íamos ficando em caminho. Já uns longes de crepusculos se percebiam. Estávamos a regressar para Arronches, a pé, quando passou uma carroça de Pajuçara, que voltava da Capital, puchada por quatro juntas de bois. A' vista do vehiculo teve uma idéa a comitiva: tirar os burros e collocar os bois. Assim se fez. E o omnibus foi marchando ao passo tardo da boiada. O dia se acabou e nós ainda estávamos a caminho de Mondubim! A's oito horas da noite chegámos a Pajuçara em casa do dono da carroça. Reunida a comitiva accordou deixar o omnibus e seguir a cavallo para Pacatuba. [...] Sahimos de Pajuçara, deste bello lugar, que mal sabia eu seria o meu retiro na velhice, pouco depois de oito horas da noite. A's dez chegavamos a Pacatuba (THEÓPHILO, 2006, p. 45-50).⁷³

Essa narrativa de Rodolpho Theóphilo, escrita em 1927, mas que descreve cada aspecto da viagem feita em 1868, incorpora à avaliação de suas memórias uma relação com um tempo que transcorre de forma ininterrupta, próprio da modernidade. Dessa forma, é um relato marcado pela sensação moderna (e angustiada) da perda de tempo, ou de estar ficando ultrapassado: “o tempo corria e íamos ficando em caminho e o dia se acabou e nós ainda estávamos a caminho de Mondubim”! (THEÓPHILO, 2006, p. 45-50). E nesse correr do tempo, a medida da velocidade que os veículos alcançavam era expressa, estabelecendo, inclusive, uma hierarquia: “os possantes burros” eram mais ágeis que a boiada de “passo tardo”.

Nesse sentido, o relato mostra a relação estabelecida entre a estrada e o transporte. Enquanto o caminho de Fortaleza em direção a Pacatuba era uma estrada empedrada, os quatro burros foram adequados para puxar o ônibus com os doze tripulantes, o que deixou de acontecer tão logo passaram à parte do percurso sem empedramento. Nesse momento, o veículo atolou e “parou de todo” sem que fosse possível prosseguir nele, obrigando os passageiros a uma jornada a pé. Somente com a troca dos burros pelos bois que encontraram no caminho, os passageiros puderam continuar a viagem a bordo do ônibus. No entanto, só até chegar a

⁷³ Theóphilo, 2006, p. 45-50.

Pajuçara, pois deste ponto em diante “a comitiva accordou deixar o omnibus e seguir a cavalo”, provavelmente motivada pela vagarosidade do “passo tardo da boiada”. Em todo caso, passageiros e meios de transporte ainda estariam vulneráveis a “[...] inconvenientes múltiplos, declives abruptos, subidas árduas, engarrafamento de circulação, condições atmosféricas penosas (chuva, neve, lama, gelo) que acentuavam as dificuldades de tração”, como observou G. Bouchet (*apud* ORTIZ, 1991, p. 227) sobre a circulação de carros puxados à tração animal na França.⁷⁴

As três situações expressas – estrada empedrada e carro puxado a burros, estrada de chão e carro puxado a boiadas e estrada de chão e cavalos – sugerem quão íntima era a relação estabelecida entre o tipo de estrada e o transporte que nela trafegava: a eficiência do meio de transporte era julgada pela agilidade desempenhada na estrada. A constituição dessas relações foi possível a partir do momento em que se considerava a perda do tempo. Essa relação era parte de um ideário moderno que associava a técnica ao tempo, de forma que, numa viagem como a da comitiva da qual fazia parte Rodolpho Theóphilo, não se tratava apenas de atravessar um percurso determinado, mas de fazê-lo o mais rápido possível, o que obrigou aqueles homens a combinarem os meios de transporte às estradas de tal maneira que o tempo gasto na viagem fosse o mínimo.

Dá suporte ao relato a mesma ideia de modernização que subiazia empreendimentos como a construção de estradas de ferro; o progresso seria constituído no domínio da natureza – com o controle do espaço e do tempo compreendido como meio de superação do vivido, no final do século XIX e início do XX. Cabe perceber, contudo, que a reprodução dessa compreensão nas reminiscências de Rodolpho Theóphilo sobre as viagens antes do trem sugere não só a apropriação individual de tal ideia, mas também sua incorporação a um senso comum – compreensão que contribui para a estabilidade de uma relação estreita entre a estrada de ferro, o trem e a noção moderna de progresso, que ainda hoje

⁷⁴ BOUCHET *apud* ORTIZ, R. *Cultura e Modernidade: a França no século XIX*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991. p. 227.

subsiste, mesmo porque, por mais que as vias de chão anteriores à ferrovia fossem pavimentadas e os carros fossem puxados pelos animais mais adequados a ela, não se realizaria uma mudança substancial em relação a situações anteriores. O trem, pelo contrário, produziu uma percepção de avanço em relação aos precedentes meios de transporte a partir de sua capacidade de desenvolver maiores velocidades que as experimentadas até aquele momento.

Nesse contexto, pode-se inferir que as experiências de muitos homens e mulheres que viveram no final do século XIX foram radicalmente diferentes das de seus pais, mais acostumados com a lentidão incapaz de promover uma ruptura na vida e numa rotina de adaptação que não modificava o arsenal da experiência anterior (KOSELLECK, 2006, p. 314),⁷⁵ ou, ainda, que as impressões causadas pelo contato com a velocidade experimentada no âmbito do transporte e da comunicação, possibilitada pela estrada de ferro e o telégrafo, marcaram a geração que a vivenciou. Assim, enredados pelas possibilidades totalitárias de novas tecnologias, como eram os caminhos de ferro que faziam uma revolução nas viagens dos que tinham acesso a ela, homens e mulheres passavam a compreender seu tempo como novo, sendo, o “tempo moderno” ou o novo como aquilo que “[...] indica novas experiências que jamais haviam sido experimentadas dessa maneira, ganhando uma dimensão que confere ao novo um caráter de época”. Assim, o presente e o futuro têm uma reivindicação qualitativa, quando o novo tem sentido de “inteiramente diferente, ou até mesmo melhor do que o tempo anterior” (KOSELLECK, 2006, p. 274).⁷⁶

Indícios dessa percepção podem ser apreendidos em destaques sutis da literatura ou outros suportes nos quais as impressões da vida e do mundo, ou aquilo que se chama senso comum, foram de algum modo registradas, fosse em forma de poesia, crônicas, prosas etc., documentação que se torna fonte de estudo para o historiador que a comprehende

⁷⁵ KOSELLECK, R. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006. p. 314.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 274.

como escrita encarnada, posto que nunca dissociada de uma realidade concreta, que a subjaz. Nesse sentido, é possível entrever em textos que se pretendem cômicos, como anedotas, por exemplo, “sinais” da intensidade e das marcas de uma determinada experiência.

No caso da chegada do trem e do telégrafo no Ceará, pode-se considerar publicações como as de José Carvalho em sua “contribuição ao folclore nacional”, na qual foram indicadas, em tom jocoso, as impressões sobre o tempo vivido a partir do contato com as novas tecnologias de transporte e comunicação, experimentadas no final do século XIX:

A estrada de ferro e o telegrafo são cousas recentes no sertão do Ceará. Mas, logo que o cearense os viu, não tardou a tirar dele um conceito e formular uma comparação curiosa. É ainda com Deus a sua teoria. O trem, neste tempo, só chegava até ao Quixadá e o cearense conversava com seu vizinho, num carro barato de segunda classe, sentenciando:

- Compadre, antigamente, o sujeito fazia uma cousa e quem pagava eram os filhos e os netos; mas hoje, o cabra acaba de fazer tá pagando.
- E você não sabe por que é isto não, seu comadre?
- Sei não!
- Eu lhe digo. É porque antigamente Deus andava a pé. Mas, hoje, anda de trem. E quando não pode ir, passa um telegrama! Deus, passando telegrama, só mesmo da cabeça de cearense (CARVALHO, 1973, p. 103-104).⁷⁷

O caráter totalitário, característico das novas tecnologias que chegavam ao Brasil na segunda metade do século XIX, influenciava diretamente na percepção de mundo de seus expectadores, uma vez que era experimentado um tempo que não tinha relação imediata com o tempo que era considerado “natural” ou histórico. Em outras palavras: com a introdução do Brasil aos ditames do progresso europeu ocidental, a nação foi incorporada ao tempo mundial, que modificava as bases

⁷⁷ CARVALHO, J. *O matuto cearense e o caboclo do Pará*: contribuição ao folclore nacional. Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1973. p. 103-104.

rotineiras de contagem do tempo pelos eventos da natureza, como a posição do sol, por exemplo, para as horas cronometradas dos relógios (VIRILIO, 2000).⁷⁸

A estrada de ferro atuou, em muitos lugares do Brasil, como o instrumento que impunha a necessidade de considerar a contagem mais rígida do tempo que, ao cabo, significava a submissão das localidades que o recebiam ao tempo mundial, notadamente europeu ocidental. Nas palavras de Ortiz, “o tempo das estradas de ferro penetrou no interior das moradias”, situação que existia em função das peculiaridades do sistema viário com a “maioria das vias de mão única”, “[...] bifurcações e baldeações, exigindo que as trajetórias dos comboios e dos homens fossem sincronicamente afinadas entre si”. Ainda segundo o autor, foi essa “exigência de exatidão” que fez com que as Companhias adotassem a hora de uma localidade como unidade de referência. Nesse contexto, o relógio passou a ser visto como prova de civilização (ORTIZ, 1991, p. 235).⁷⁹

No Ceará, é possível perceber a vinculação a um tempo mundial a aquisição de um relógio para a estação central da Estrada de Ferro de Baturité que permitisse um maior alinhamento dos passageiros e demais moradores das cidades ao funcionamento do transporte férreo.⁸⁰ Também pode ser percebido no acordo feito entre o diretor da EFB com a Estação Telegráfica Nacional para ser recebido “[...] pelo empregado [do Ceará] encarregado da conservação do relógio da Sé – a hora certa, diariamente às 6 horas da manhã” (BRASIL, 1997).⁸¹ Assim, as novas dimensões temporais aos poucos se espalhavam pela capital cearense, Fortaleza, e era também progressivamente imposta ao interior do território, ou, pelo menos, nas regiões onde havia tráfego de trens. Nesse bojo, usando as palavras de Kosellec (2006, p. 294), “[...] abre-se o fosso

⁷⁸ Virilio, 2000, p. 13-15.

⁷⁹ Ortiz, 1991, p. 235.

⁸⁰ Ofício nº 256, 10 de fevereiro de 1880 (BR. Apec. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), cx. 4, livro 05).

⁸¹ Ofício nº 2092, de 3 de agosto de 1888 (BR. Apec, GP. MIN. ENC (1886-1889) – Minutas de ofícios dirigidos ao diretor da EFB).

entre a experiência anterior e a expectativa do que há de vir, cresce a diferença entre passado e futuro, de modo que a época em que se vive é experimentada como um tempo de ruptura e de transição em que continuamente aparecem coisas novas e inesperadas”, entre elas, o próprio trem.⁸²

Outros sinais do estranhamento experimentado pelos expectadores do trem no Ceará, no final do século XIX, podem ser encontrados no poema de Guerra Junqueiro⁸³ intitulado “A benção da locomotiva”, publicado em 22 de agosto de 1879, no jornal *Echo do Povo*, semanário editado em Fortaleza. Nesses versos, também ficou evidente a percepção de um tempo novo, a modernidade, aqui personificada no trem e representada na figura de um ser excomungado, que surge como algo estranho e, portanto, maléfico.

A obra está completa. A machina flammeja,
Desenrolando o fumo em ondas pelo ar;
Mas antes de partir, mandem chamar a igreja,
Que é preciso que um bispo a venha baptisar.

Como ella é com certeza o fructo de Caim,
A filha da razão, da independencia humana,
Botem-lhe na fornalha uns trechos em latim,
E convertam-ná á fé catholica-romana.

Devem nèlla existir diabolicos peccados,
Porque é feita de cobre e ferro; e estes metaes
Idem da natureza, impios, excommundados,
Como saímos nós dos ventres maternae.

⁸² Koselleck, 2006, p. 294.

⁸³ Abílio Manuel Guerra Junqueiro, além de poeta, considerado por alguns como o mais popular de sua época, foi também funcionário administrativo, político, deputado, jornalista e escritor no final do século XIX e início do XX. De nacionalidade portuguesa, foi um dos responsáveis pelo estabelecimento de um ambiente “revolucionário” que resultou na proclamação da República através de seus poemas panfletários.

Vamos, esconjurai-lhe o demo que ella encerra,
Extrahi a heresia ao aço lampejante!
Ella acaba de vir das forjas da Inglaterra,
Há de ser com certeza um pouco protestante.

Para que o monstro corra em fervido galope,
Como um sonho febril, n'um doido turbilhão,
Além do machinista é necessário o hyssope,
E muita theologia... além de algum carvão.

Atirem-lhe uma hóstia a bocca famulenta,
Preguem-lhe alguns sermões, obriguem-n'a a resar,
E lancem na caldeira um jorro d'agua benta,
Que com agua do céo talvez não possa andar (JUNQUEIRO,
1879, p. 1).⁸⁴

A publicação de um poema como este é já indício da filiação ou do alinhamento dos redatores do jornal a tais ideias, bem como, a partir da circulação dos jornais, tal compreensão passava a ser disseminada entre leitores e outros indivíduos que tivessem contato com a ideia através mesmo de conversas corriqueiras e cotidianas com quem leu e se interessou de alguma forma pelo tema – o que não era uma ocasião impossível, posto que a novidade do trem foi certamente debatida por muitos no Ceará, no final do século XIX, de maneira que é perfeitamente plausível inferir que poemas como o transcrito acima constituem ou sugerem indícios das impressões sentidas no contato com o trem e a modernidade que ele representa.

Nada obstante, a velocidade alcançada com o trem foi progressivamente sendo considerada lenta. E a locomotiva, junto ao comboio férreo, terminou por ser vítima daquilo que um dia ela foi símbolo: a modernidade e o progresso. Sem o investimento na produção de novas tecnologias para a máquina férrea, percebido no sucateamento de suas estruturas, a ferrovia deixou de ser inovação e foi incapaz de superar

⁸⁴ JUNQUEIRO, G. A benção da locomotiva. *Echo do Povo: orgão da opinião pública*, Fortaleza, ano 1, n. 9, p. 1, 22 ago. 1879.

novas expectativas em funcionários, usuários ou meros observadores. Com o tempo, o desgaste sucessivo do material rodante e do apreço popular fez o comboio férreo ser preferido por aqueles que podiam pagar pelo automóvel e, não à toa, o trem passou a ser o “transporte do pobre”.

No Brasil, rapidamente, a estrada de ferro se transformou numa estrutura obsoleta. Conforme Barsanufo Borges (2017, p. 35), a decadência das estradas de ferro estava estreitamente relacionada ao *boom rodoviário*, sobretudo após a década de 1930, processos que estavam “[...] diretamente vinculados às mudanças internas e externas da economia”, uma vez que o Brasil “[...] transitava da dependência do capital britânico para a área de influência e domínio do capital norte-americano”, e o centro dinâmico da economia brasileira passava a ser o setor de mercado interno.⁸⁵ Assim, já nas primeiras décadas do século XX (quando a EFB nem havia sido finalizada), já se espalhava a notícia da existência de transportes mais rápidos: em 1919, foi instalada a primeira montadora de automóveis do país, da Ford; e, em 1925, foi estabelecida uma da General Motors (PAULA, 2000, p. 53).⁸⁶

Entretanto, as limitações do transporte férreo no alcance de grandes velocidades foram percebidas desde muito cedo. Na década de 1870, período inicial da construção da Estrada de Ferro de Baturité, foram constatadas as limitações do transporte férreo, bem como sua dependência em relação ao estado de conservação da estrada de ferro e da qualidade do material rodante. O Barão de Aquiraz, em ofício da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, informou a necessidade de redução da velocidade nas viagens dos trens nos referidos trilhos. Conforme este diretor:

Em vista do estado pouco satisfatório das locomotivas ao serviço da Companhia desta estrada, exigindo extensas reparações em períodos certos pelo trabalho forçado a que foram

⁸⁵ Borges, 2017, p. 35.

⁸⁶ PAULA, D. A. de. O futuro traído pelo passado: A produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: ALMEIDA, P. R. de; FENELON, D. R.; MACIEL, L. A.; KHOURY, Y. A. (org.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho d’água, 2000. p. 53.

submettidas durante o ultimo semestre, a Directoria tem a honra de propor a adopção do novo horario, que mandou confeccionar pelo engenheiro inspector do trafego e que junto encontrara V. Exc^a. É elle uma modificação do que vigora, havendo-se regulado menor velocidade na marcha dos trens afim de economizar a força de que ora são capazes as machinas. A directoria espera que o novo horário merecerá a pprovação de V. Exc^a. (VIEIRA, 1870).

Mais do que nas estradas de chão e seus transportes costumeiros, na ferrovia a relação da estrada com o transporte que vai percorrer seu leito é inextricável. Essa característica influenciava diretamente na aceleração que se pretendia alcançar com o comboio férreo. O desgaste do material rodante era um fato com o qual a administração da ferrovia tinha que lidar. A velocidade de deterioração variava conforme as condições a que estava submetida a parafernália no seu uso – inclusive persistindo mesmo em caso de abandono. A necessidade de lidar com esta propriedade (comum a toda matéria) obrigava a conservação continuada por parte da chefia desde as primeiras viagens na estrada de ferro, tanto da via permanente como das locomotivas.

É certo que, com o uso, a ação das variáveis ambientais e do próprio tempo, o desgaste do material rodante era mais acelerado, ainda que existisse uma ação diligente de preservação, o que não parecia ser o caso da Estrada de Ferro de Baturité. Em 1913, a conservação empreendida nessa ferrovia era apontada nos relatórios enviados ao Ministério da Viação e Obras Públicas como insuficiente para garantir o trânsito de trens. Nesse documento, foi relatada uma descrição minuciosa da via permanente da Baturité que sugere a precariedade do material. Em suas palavras:

Via-permanente – 1º. A linha precisa em geral de nivelamento, sendo evidente o abatimento que teem soffrido os maiores aterros. Desses, muitos precisam ser reforçados. Os trilhos antigos de ferro estão deformados e é tal o esmagamento das extremidades, que as talas não conseguem mais uma juncção perfeita. Dahi o abalo transmittido ao material rodante, que se

estraga rapidamente. É facto verificado que nas locomotivas, mesmo nas novas, a tubulação desprende-se dos apparelhos dando logar a vasar. As molas sofrem igualmente muito esforço e perdem a elasticidade, mesmo as dos carros de passageiros. Em alguns carros mal se pôde conversar, tal é o ruido resultante do chocalhar das ferragens desses carros e das talas dos trilhos. Cumpre notar que a substituição de dormentes se faz preciso mesmo em pontes e pontilhões (BRASIL, 1913, p. 103).⁸⁷

A velocidade estava no âmago da modernidade, do tempo considerado novo. A rápida deterioração da via permanente se dava em virtude não só do “natural” desgaste da matéria, mas, principalmente, em função dos abalos provocados pelo uso frequente, fruto da necessidade de obtenção de uma receita financeira favorável. O tempo passava a ser não só o definidor dos acontecimentos, mas também um participante deles. Não mais um espaço (temporal) no qual as coisas se acomodam, mas, a partir do final do século XIX, o tempo passa a ser visto como progresso. Nesse contexto, o trem é inscrito numa evolução obrigatoriamente contínua, sob pena de se transformar em retrocesso. Qualquer objeto nele situado passa a ser também impingido a mudanças progressivas.

Nesse contexto, a estrada de ferro se torna vítima daquilo que um dia ela foi símbolo: o progresso. Sem políticas de modernização, a ferrovia envelhece e perde capacidade de velocidade, progressivamente se tornando obsoleta em relação ao tempo percebido em outras tecnologias que progridem continuamente. Assim, a velocidade verificada no transporte férreo, ideal para o final do século XIX, logo seria considerada insatisfatória e, consequentemente, se verificararia a decepção em relação ao trem como transporte obsoleto frente ao automóvel, em meados do século XX. A frustração experimentada no processo de sucateamento da malha ferroviária cearense foi nítida e gravada em letras garrafais no ferro dos vagões sucateados: RVC – RAPARIGA VELHA CANSADA.⁸⁸ A Rede de Viação Cearense, outrora símbolo de

⁸⁷ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1913, p. 103.

⁸⁸ Rapariga no Brasil assume um sentido pejorativo relacionado à prostituição.

progresso, frustrou as mais legítimas expectativas. O espaço férreo já não servia ao tempo moderno; foi ultrapassado por ele.

Seu envelhecimento também era denunciado e percebido nos ruídos provocados em seu funcionamento. Conforme comentou o autor do relatório (BRASIL, 1913), “[...] em alguns carros mal se pôde conversar, tal é o ruido resultante do chocalhar das ferragens desses carros e das talas dos trilhos”. Nesse caso, é importante considerar que, sobretudo em meados do século XX, a modernidade dos transportes passava a ser avaliada pelo caráter silencioso do motor, fazendo com que o funcionar ruidoso do trem fosse compreendido como marca de seu retrocesso.⁸⁹ Em contrapartida, despontava o automóvel, “[...] por seu turno, menos ruidoso e previsível, embora em quantidade crescente nas ruas, alheio aos percursos rígidos e à regulação do tempo [...]”, conforme escreveu Antônio Luiz Macêdo e Silva Filho sobre a paisagem sonora de Fortaleza entre as décadas de 1930 e 1940.

Na realidade, os ruídos produzidos pelo trem, por vezes considerados incômodos, compuseram aos poucos a imagem do comboio férreo nas memórias dos que tiveram a chance do convívio com seu funcionamento. Eduardo Campos que, durante sua infância e adolescência morou em Fortaleza próximo à linha férrea de Baturité, narrou esse transporte destacando os sons que ele emitia:

[...] e trens, pontuais e estridentes, despertando pelas manhãs os pobres sem relógio; e a tanto a carregar muitos sons de engates retesados no tracionamento dos carros, e apitos – apitos e não buzinas – sonorizando o mundo e o coração de pessoas que sabiam ver e amar as coisas (CAMPOS, 1996, p. 48).⁹⁰

⁸⁹ Ver mais em CORTEZ, A. I. R. P. *Memória descarrilhadas: o trem na cidade do Crato*. 2008. 245 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2008.

⁹⁰ AMPOS, E. *O inquilino do passado: Memória urbana e artigos de afeição*. Fortaleza: Casa de José de Alencar, 1996. p. 48.

De todo modo, enquanto o trem foi associado a progresso e modernidade no final do século XIX, foi estabelecido um campo de disputas entre grupos da classe senhorial cearense desejosos de empreender um redimensionamento do espaço ou da circulação de mercadorias, estabelecendo, assim, nova via de comunicação entre interior e litoral e novo caminho para as tarefas administrativas de um estado territorial a partir da centralização de Fortaleza como capital cearense. Nesse processo, eram postas em xeque, ou mesmo aniquiladas, as relações de poder estabelecidas pela classe senhorial ligada a Aracati no uso da Estrada Geral do Jaguaribe como principal acesso ao interior da província para o comércio de charque e nos negócios dos criadores de gado.

Dessa forma, a Estrada de Ferro de Baturité, apresentada pelo governo provincial como meio de superar o espaço/distância, seria utilizada para constituir outro caminho de entrada para o Ceará, reorganizando as bases espaciais do território e, consequentemente, os jogos de poder ali estabelecidos. E, por outro lado, serviu como instrumento para solidificação de uma nova composição de relações sociais de tipo capitalista que vinham sendo estabelecidas no Ceará, por meio da exportação do capital estrangeiro, sobretudo o inglês, através do investimento em ferrovias, cumprindo, então, a necessidade de reflexão em torno dos interesses políticos e econômicos que contribuíram no planejamento e execução da obra pública que mais acirrou ânimos no Ceará, no final do século XIX: a construção da Estrada de Ferro de Baturité.

A Estrada de Ferro de Baturité decidida palmo a palmo

As razões de uma estrada de ferro no Ceará, ou os conflitos e disputas na formulação do projeto da Estrada de Ferro de Baturité

Tornamos a insistir na ideia da Presideia dirigir-se ao governo afim de que este obtenha do corpo legislativo um quantun applicavel á obras urgentes e de manifesta utilidade publica para esta provincia, tendo em vista principalmente a viação, tão auspiciosamente começada com o titulo de via ferrea de Baturité e depois o porto da capital. Tanto um como outro serviço estão orçados e satisfactoriamente estudados por illustres commissões do governo; de modo que, votada a verba para ambos, poderão desde logo ser começados, offerecendo largo campo de trabalho aos pobres e esfameados, a quem têm de dar esmola se falecer-lhes os meios de ganharem a vida. Suponhamos, porem, que o corpo legislativo, tendo em conta as razões peculiares em que se acha esta provincia, vote a verba de 6.000 contos (despezas orçadas com a construcção da Estrada de Ferro de Baturité e o

porto da capital e outros pequenos serviços); ora, como ea//*s-tes serviços não se farão em menos de três annos, segue-se que, podendo ser o empate de capital no 1º anno de 3.000 contos, o prejuízo para o thezouro não se elevará a mais de 180 contos, juros desta quantia a 6% ao anno. Mas como este prejuízo é mais apparente que real, por quanto a estrada e o porto passarão a ser administrados pelo governo, e tornar-se-ão propriedades suas, construídas relativamente por preço baixo, segue-se que taes obras são, não só uma boa applicação dos dinheiros publicos, fonte de rendas, como medidas salvadoras e úteis para o Ceará. É preciso considerar-se ainda que a mão d'obra, e parte da matéria prima que se possa obter aqui, ficarão por tal custo, que difficilmente o governo ou companhias garantidas por elle, conseguirão obter em tempos normaes (CEARENSE, 1877, p. 1).¹

Em 1877, houve profundas mudanças na liderança da edificação da Estrada de Ferro de Baturité com a substituição da administração da Companhia que dirigia essa obra pelos representantes do governo da província, quando da encampação por ele, tendo também auxílio financeiro do poder imperial. A nota acima transcrita, publicada no jornal liberal *Cearense*, em Fortaleza, foi editada no período de transição entre uma e outra. Ela evidencia esse momento peculiar, à medida que destaca as expectativas inerentes à entrada em um jogo político que encerrava disputas de poder em âmbito nacional, interprovincial e local.

No âmbito nacional, pode-se ressaltar o projeto de integração dos mais distantes recônditos da nascente nação brasileira à administração imperial, uma vez que, no jornal, foi sugerida a aproximação/submissão à tutela imperial, através de seu “Corpo Legislativo”, que decidiria, a partir da encampação, os rumos das obras em questão: ferrovia e porto. No domínio interprovincial, destacam-se as disputas entre as diversas regiões do país – no texto indicadas na esperança de sucesso na “empreitada”, que foi colocada nas “razões peculiares em que se achava a província”, ou seja, a seca que assolava as províncias do norte. E, por último, num setor local, ficam implícitos os conflitos gerados na

¹ *O Cearense*, 22 de abril de 1877, p. 1.

discussão, por exemplo, de que região do território cearense deveria receber a via férrea.

Dessa forma, o processo de edificação da Estrada de Ferro de Baturité se constituiu num complexo jogo de interesse e poder que envolveu os ditames de um governo imperial, provincial e os interesses locais. Cabe, no entanto, analisar alguns aspectos dos intrincados conflitos e disputas que compuseram as negociações e determinações na formulação do projeto de modernização para o Ceará através da construção de uma ferrovia.

Ao que indicam as fontes consultadas, a Estrada de Ferro de Baturité fazia parte do projeto de integração do Império do Brasil,² no qual a organização de vias de comunicação deveria contribuir para a centralização, no Rio de Janeiro, da administração das mais distantes províncias do território brasileiro. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, engenheiro-chefe da Direcção de Obras Públicas do Ceará, considerou no relatório que produziu sobre o planejamento dessa estrada, em 1868, que:

[...] a linha que se dirigir a Baturité há de ser necessariamente uma secção do traço de outra mais extensa que se encaminhar ao Crato, e esta por sua vez haverá de aspirar entroncar-se nalguma grande linha, que fizer parte do sistema geral, quando realizar-se o grande pensamento de ligar ao Rio de Janeiro as províncias do império (CAVALCANTE, 1868, p. 3).³

Anos depois, quando os trabalhos de edificação da EFB já haviam sido iniciados, Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa (1877) repetiu o mesmo interesse de integração nacional que constituía o projeto da

² A integração nacional já havia sido discutida na década de 1850, no Brasil, quando, inclusive, foi debatida a transposição do rio São Francisco. A partir da década de 1860, esse projeto será reelaborado com a introdução da proposição de uma rede de viação ferroviária para o Império. Sobre esses temas ver mais em OLIVEIRA (2013) e SOUSA NETO (2012).

³ Relatório apresentado ao presidente da província pelo Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, engenheiro-chefe da Direcção de Obras Públicas, 1868, p. 3.

construção, demonstrando a influência do governo imperial na execução dessas obras. Em suas palavras:

O governo imperial empenha-se por tornar efficaz o auxilio que as emprezas das via ferreas se propoz prestar a Lei nº 2.450 de 24 de setembro de 1873. O empenho do governo imperial estendendo-se á todas as emprezas, ainda aquellas que não tiveram principio de execução, com maioria de razão se deve fazer sentir para uma empreza que, como a via ferrea de Baturité, se acha em parte realisada, faltando chegar a seu termo para que dê melhor resultado. De interesse actualmente Provincial não há á desconhecer que a linha tornar-se-há de interesse geral, prolongada até as extremas da província para fazer parte do sistema da viação, que no futuro se tiver de estabelecer, ligando ao Rio de Janeiro as províncias do Imperio (PESSOA, 1877, p. 27-28).⁴

Da mesma forma, a ideia de integração nacional para o Brasil através da produção de uma viação férrea estava presente nos relatórios do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas. No documento de 1872, foi afirmado que (BRASIL, 1872, p. 64-65),

[...] as vias ferreas dos meios de transporte terrestre não somente os mais economicos, como tambem os únicos que podem satisfazer plenamente as conveniências do commercio e da agricultura, a natural impaciência das relações sociais e, finalmente, as necessidades da administração e política nacional.

Mais à frente, ainda acrescentou (BRASIL, 1872, p. 64-65):

[...] é intuitiva a necessidade de realisar um sistema d'esta especie de viação aperfeiçoada que, ligando todas as províncias entre si e como centro administrativo do Imperio, concorra poderosamente para a inteira unificação da família brasileira, condição principal de força e grandeza nacional.⁵

⁴ Fala do presidente de província, 1877, p. 27-28.

⁵ Relatório Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (Macop), 1872, p. 64-65.

Aqui é preciso considerar que o Império, em seu segundo reinado, estava envolvido em um processo mundial de modernização, ou ocidentalização, com vistas a uma “universalização do mundo”, que implicava uma unificação técnica, política e econômica dos Estados-nações. Nesse sentido, à medida que os documentos oficiais do Império brasileiro tratavam de inovações técnicas, como as estradas de ferro, também se pensavam as bases para libertar os ventres das mulheres escravas e em estimular a imigração de estrangeiros – trabalhadores livres – para o Brasil. Na “sociedade” civil, eram abertos clubes republicanos e os discursos pela abolição da escravatura eram intensificados de maneira que todos esses aspectos faziam parte de um projeto maior de construção de um Estado-nação dirigido, conforme Manoel Fernandes de Sousa Neto, por aqueles “[...] que controlavam o estado e eram responsáveis, segundo eles próprios, por civilizar as gentes, estabelecer a ordem e realizar o progresso” (SOUZA NETO, 2012, p. 50).⁶ Dentro desse processo, a integração nacional dos mais distantes recônditos do país se tornava imprescindível – objetivo que se procurava alcançar na construção de ferrovias.

A historiografia que trabalha o período imperial brasileiro o define a partir do processo de centralização administrativa da nação evidenciada num conjunto de medidas de caráter autoritário como a criação do Poder Moderador e o fato de um senado vitalício. Segundo José Murilo de Carvalho (1980),⁷ tal concentração existia pela constituição de uma elite política homogênea formada nas universidades europeias, sobretudo a de Coimbra. Este grupo que compunha, para usar sua mais famosa e esclarecedora expressão sobre o tema, “uma ilha de letrados num mar de analfabetos” ocupou os cargos administrativos imperiais e provinciais e fez “carreira política” no país – assegurada, inclusive, no conjunto de eleições fraudulentas. Também Ilmar Rohloff de Mattos (1987) entende que a centralização imperial no século XIX se devia à homogeneização de

⁶ Sousa Neto, 2012, p. 50.

⁷ CARVALHO, J. M. de. *A Construção da Ordem: a elite política imperial*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1980.

uma classe dominante que revestia de interesse nacional aquilo que eram seus desejos e conveniências.⁸

Esta política deixava pouquíssimo espaço para negociações e projetos dos governos provinciais, que ficavam quase sempre fadados a se aliarem aos ditames do poder central. No entanto, é oportuno considerar que a centralização imperial, por mais eficiente que fosse, não impedia absolutamente todas as manobras e articulações políticas dos governantes e/ou representantes das províncias brasileiras. Trabalhos dissertativos como *Uma face de Jano: a navegação no rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro* de Vitor Marcos Gregório (2008, p. 316)⁹ demonstraram uma realidade diferente para a política provincial do século XIX no Brasil, destacando, no seu caso, “[...] como a administração paraense teve meios para adotar medidas próprias para o atendimento de necessidades não contempladas pela política central”.¹⁰

Dessa forma, pode-se afirmar que os projetos provinciais estavam submetidos aos ditames dos interesses imperiais, mas não definitivamente, ou seja, os interesses locais também contribuíam para dar forma às políticas implementadas no Brasil. Havia um espaço muito estreito de negociação e, consequentemente, de conflito, no qual os anseios da “província” eram alcançados. Nesse processo, os projetos de construção de estradas de ferro são lugar privilegiado para que sejam percebidos os jogos de poder orquestrados dentro e fora da província, pois faziam parte dos imperativos da nação, mas também deveriam cumprir os anseios das províncias.

Desse modo, quando o engenheiro do Ceará, Albuquerque Cavalcante, destacou que a Estrada de Ferro de Baturité deveria entroncar-se a um sistema geral, ligando-a ao Rio de Janeiro, como exposto acima, ficou evidente o plano de integração nacional que se

⁸ Ver mais em: MATTOS, I. R. de. *O tempo saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1987.

⁹ GREGÓRIO, V. M. *Uma face de Jano: a navegação no rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

¹⁰ *Id.*, 2008.

tinha para o Brasil. Nesse caso, o Ceará, dentro do plano de integração imperial, era constituído naquilo que o tornava parte desse projeto em suas vias de comunicação: a Estrada de Ferro de Baturité.

Dentro desse contexto, o referido engenheiro, em continuidade ao relatório, ainda inferiu que a via férrea de Baturité deveria passar pelas cidades de Baturité e Crato, o que sugere os interesses implícitos e inteiros da província, que também se constituíram em objetos de disputa e negociação. Nesse plano, seria interligado, no Ceará, o que era considerado como principais centros agrícolas do território – o maciço de Baturité e a região do Cariri – ao porto de Fortaleza. Esse processo, no entanto, se constituiria numa reinvenção do Ceará no século XIX, na medida em que a província era organizada como estado territorial através da articulação de vias de comunicação que o tornavam presente em todo território.

Essas inferências estão ligadas a uma revisão historiográfica que supera o esquema simplório de “café e ferrovias”, na explicação da expansão ferroviária no Brasil, e destaca outros aspectos na construção e determinação do percurso de vias férreas. Welber Luiz de Souza (2009), em seu estudo *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898)*, enfatizou essa percepção como um avanço para reflexões com ferrovias em que a produção cafeeira não assumiu o papel principal nas tabelas de exportações. Nesse sentido, esse autor propôs outras justificativas para a modernização viária do oeste de Minas como, por exemplo, “[...] a ocupação dos sertões ao oeste do Império em direção ao Pacífico” e o desenvolvimento de um mercado interno, ainda que pequeno (SANTOS, W., 2009, p. 67).¹¹ Também Paulo Roberto Cimó Queiroz (2004), escrevendo sobre a estrada de ferro noroeste do Brasil na primeira metade do século XX, o que ele considerou “Uma Ferrovia entre Dois Mundos”, destacou a integração

¹¹ SANTOS, W. L. dos. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2009. p. 67.

nacional através da implementação de uma malha férrea como um dos objetos que animou a execução da referida obra.¹²

Entretanto, cabe perceber alguns aspectos que indicavam certa fragilidade na tentativa de implementar uma integração nacional no Brasil através da construção de ferrovias. No relatório do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas de 1874, o ministro e secretário do Estado, José Fernandes da Costa Pereira Junior, refletiu sobre o que chamou de “inconvenientes” nos projetos de estradas de ferro no Brasil. Nessa oportunidade, o referido ministro deu destaque para dois pontos: os traçados nem sempre coerentes com o projeto de integração imperial, o que explicou ser falta de um plano nos primeiros tempos dessa viação no Brasil; e o segundo, que complementa este primeiro, as diferenças nas dimensões das vias férreas. Segundo o autor do relatório,

A diversidade de bitolas é outro incoveniente que sobresaí para quem estuda o que se tem feito entre nós em matéria de viação ferrea. Se, em referencia ás grandes linhas de D. Pedro II, São Paulo, Pernambuco e Bahia, existe uniformidade, tendo todas ellas a bitola de 1^m, 60, não acontece o mesmo quanto as outras estradas, sendo tal a diversidade que cada uma das cinco vias férreas existentes na provincia de Pernambuco tem bitola diferente. Em geral o typo mais seguido é o de 1 metro, entretanto algumas estradas têm sido construídas com 1^m,10, 1^m,20, e até com 1^m,06. Taes são as da Caichoeira á Feira de Sant'Anna, a de Nitheroy á Villa-Nova, de Caxangá e outras. Conviria, enquanto é tempo, providenciar no sentido de adoptar-se uniformidade de bitola, que deve facilitar no futuro entroncamentos em proveito das próprias empresas e do paiz (PEREIRA JÚNIOR, 1874, p. 76).¹³

Cerca de 20 anos após essa afirmação de José Fernandes da Costa Pereira Junior, Francisco Picanço, no verbete *Estradas de Ferro* do seu

¹² QUEIROZ, P. R. C. *Uma Ferrovia Entre Dois Mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: Edusc; Campo Grande: E. UFMS, 2004.

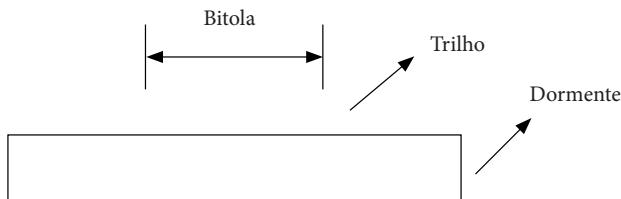
¹³ Relatório Macop, 1874, p. 76.

Dicionário, indicou que a diversidade dessas medidas continuou a ser uma característica das ferrovias no Brasil. Segundo esse engenheiro,

Das estradas de ferro do Brazil, são de bitola de 1m, 60 as seguintes: Central do Brazil, até a estação de Lafayette, Santos a Jundiah, Bahia a Alagoinhas, e Recife a Palmares. Tem bitola de 1m,44, a estrada de ferro do Recife a Olinda e Beberibe; 1m,20, a estrada de ferro de Caxangá; de 1m,10, a Estrada de Ferro União Valenciana e a Estrada de Ferro Cantagal. De 1m de bitola são todas as outras, menos – a Macahé a Campos, a Barão de Araruama e a Campos a S. Sebastião, que têm 0m,95 de bitola; a Oeste de Minas, que tem 0m,76; e a Vassourense e a Descalvandense, que tem 0m,60 (ESTRADA..., 1891, p. 344).¹⁴

Essa variação do tamanho da bitola, a distância que separava a face interior de uma linha de trilho da outra, podia se constituir num empecilho à circulação de mercadorias e passageiros entre o Ceará e um número significativo de ferrovias do Brasil (algumas citadas acima), pois, na construção da Estrada de Ferro de Baturité, a bitola usada foi de um metro.

Figura 3 – Representação de uma bitola



Fonte: elaborado pela autora.

A variação do tamanho da bitola usada estava relacionada ao tipo e natureza da exploração econômica da via e capacidade de tráfego preten-

¹⁴ ESTRADA de ferro. In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 344.

dida. A bitola métrica foi a medida mais utilizada na construção das ferrovias brasileiras, consistindo em mais de 20.000 km de linha férrea. Era considerada uma bitola estreita em relação à bitola de Stephenson de 1,45 m, que no Brasil foi usada em partes da Estrada de Ferro Central do Brasil (PEREIRA, 1958).¹⁵ Essa estrutura era posicionada no centro dos dormentes, o que lhe conferia a estabilidade exigida para a passagem do trem com peso correspondente ao suportado por ela.

Segundo Felipe Hideyoshi Icimoto (2013), em estudo sobre ferrovias e dormentes de madeira, no caso de uma via férrea de bitola métrica, como a de Baturité, entre as vantagens possíveis estavam: curvas de menor raio; menor largura de plataforma, terraplenos e obras de arte; economia de lastro, dormentes e trilhos; menor resistência à tração; economia nas obras da arte; e material rodante mais barato. Em contrapartida, as desvantagens eram: menor capacidade de tráfego, menor velocidade e necessidade de baldeação nos entroncamentos com outras bitolas.¹⁶

Por outro lado, o que importa compreender é que a construção da Estrada de Ferro de Baturité, como outra via de comunicação entre litoral e interior do Ceará, implicava a mudança das bases de organização do território, pois, conforme David Harvey (2010, p. 217), “[...] toda luta para reconstituir relações de poder é uma batalha para reorganizar as bases espaciais destas”.¹⁷ Rearranjar os caminhos no território cearense consistia numa medida estratégica de dominação do próprio espaço, típica do pensamento moderno que instituiu o poder autoritário do homem sobre o ambiente. Disso resultaram acirradas querelas.

Considerados os interesses por uma integração nacional, cabe perceber que as disputas pela construção de um estado territorial no Ceará através da implementação ferroviária assumiam duas faces: a

¹⁵ PEREIRA, A. L. *Estradas – Rodovias e ferrovias (projeto e construção)*. Rio de Janeiro: Livro Técnico LTDA., 1958.

¹⁶ ICIMOTO, P. H. *Dormentes de Madeira Laminada Colada de Pinus oocarpa*. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciências e Engenharia de Materiais) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. p. 47.

¹⁷ HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2010. p. 217.

primeira, entre as províncias brasileiras, pelo auxílio e financiamento imperial aos seus projetos de construção de ferrovias; e a segunda, que dizia respeito ao conflito dentro da província envolvendo partidários das cidades de Fortaleza, Aracati e, em certa medida, Sobral, que disputavam a preponderância política e econômica no interior da província. Essas contestações foram registradas, em parte, nos debates estabelecidos na Assembleia Legislativa do Império e seus resultados contribuíram para redefinir as fronteiras do Ceará e redimensionar suas relações políticas, administrativas e sociais.

Quanto à disputa entre as províncias, o discurso de Antonio Pinto Nogueira Accioly à Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, pode ser revelador. Sua participação no debate estava relacionada à tentativa de conciliação dos representantes do Ceará que estavam divididos entre o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité e a construção de outra ferrovia, de Aracati a Icó. Na verdade, somente a preocupação em fazer um discurso nesse sentido já evidenciava o terreno de luta e jogos de poder em que se constituía a Assembleia Legislativa e deste jogo dependia a aprovação dos projetos de construção de ferrovias.

Ao que indicam as falas de deputados do Ceará, esta unidade tinha um rival de fato na disputa interprovincial. Conforme Antonio Pinto, essa província e o vizinho Rio Grande do Norte lutavam pela possibilidade de exportar a produção do interior do Ceará, sobretudo do Vale do Jaguaribe. Em suas palavras:

O Sr. Antonio Pinto: Quando vejo, senhores, o interesse com que o nobre deputado do Rio Grande do Norte, o Sr. Amaro Bezerra, se empenha por uma estrada de Mossoró ao Crato, descubro que este é o meio de arrancar os productos e o trabalho de nossa província, que só ficarão protegidos pela estrada de ferro de Aracaty ao Icó.

O Sr. Amaro Bezerra: Não pedi coisa alguma.

O Sr. Antonio Pinto: Mas sabe-se que, si já não pediu, vai pedir, e se empenha muito por isso (ACCIOLY, 1882, p. 536).¹⁸

¹⁸ Discurso de Antonio Pinto em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 536.

Antonio Pinto estava certo em sua desconfiança de que era planejada uma ferrovia no Rio Grande do Norte que se aproximaria à fronteira com o Ceará. Em sessão de 28 de maio de 1883, Alvaro Caminha mencionou a solicitação de “um cidadão” do Rio Grande do Norte para ter o “privilégio para uma ferrovia de Mossoró, creio que a Souza ou Cajazeiras, isto é, uma estrada de ferro que teria, pela província do Rio Grande do Norte e da Parahyba, um percurso paralelo ao traçado da estrada do Aracaty”. No entanto, o projeto não teria sido deferido, pois, ainda segundo este orador, “[...] o governo então lembrou-se da estrada de ferro do Aracaty e indefiriu a pretensão relativa a de Mossoró, sob o fundamento de que era mais conveniente o traçado da estrada de ferro de Mossoró com o mesmo objectivo” (CAMILHA, 1882, p. 19).¹⁹

A proposta de construção de uma estrada de ferro entre Aracati e Icó em lugar do prolongamento da via férrea de Baturité será destacada mais adiante. Por hora, importa perceber o campo de disputas em que se constituíram as sessões da Assembleia Legislativa. Sem recursos para projetos caros, como a construção de ferrovias, só restava aos representantes das províncias conseguir o financiamento imperial, cada um jogando com as armas de que dispunha. No caso do Ceará, as falas angustiadas pela seca foram astuciosamente aproveitadas, tornando os problemas de intempérie do clima em solução.²⁰ Voltando ao discurso de Antonio Pinto, é possível perceber a seca sendo tomada como justificativa:

Senhores para evitarmos a triste contingência que ficam em tempo de sêcca a minha província e o governo é que lembro a este, é que peço um cuidado especial, uma atenção toda particular para o Ceará, a fim de que nem este soffra tanto como já

¹⁹ Discurso de Alvaro Caminha em sessão da Assembleia Legislativa, em 28 de maio de 1882, p. 19.

²⁰ Sobre esse tema ver: ALBUQUERQUE JÚNIOR, D. M. de. *Falas de astúcia e de angústia: a seca no imaginário nordestino – de problema à solução (1877-1922)*. 1988. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1988.

sofreu e nem o governo seja obrigado a enormes despesas, e despesas improficias e precipitadas (ACCIOLY, 1882, p. 536).²¹

Pedir uma atenção toda especial para o Ceará significava pedir o beneficiamento desta província em detrimento das outras. Para um pedido tão ousado, era necessária uma justificativa infalível: neste caso, o combate à seca que vitimava milhares de pessoas e causava prejuízos enormes ao Estado – é justamente a força do argumento utilizado que demonstra quão acirrada era essa disputa. Por outro lado, o uso da seca como justificativa também indicava a perda de poder econômico do norte do país provocada pelas “[...] mudanças nas relações econômicas mundiais [que] tinham desvalorizado seus principais produtos de exportação” e “pelas relações de produção atrasadas” obrigando o Norte a uma tentativa subordinada de modernização como saída para a crise econômica, como também era uma “[...] oportunidade de reconquista do espaço econômico e político perdido tanto em nível nacional quanto internacional” (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1988, p. 312).²²

De qualquer modo, o apelo do deputado frisava os prejuízos que a desunião poderia provocar e chamava a atenção para exemplos concretos como o do financiamento da Estrada de Ferro de Timbó, na Bahia. Em suas palavras:

A união faz a força: ainda há poucos dias, Sr. Presidente, passou nesta casa um projecto de estrada de ferro para o Timbó na Bahia, sem discussão. Os bahianos é que comprehendem bem isto. Quando se tracta de interesse geral de sua província, estão sempre arregimentados e dirigem-se bayoneta calada ao governo – ou faz ou faz sempre. (Riso). Eu louvo e faço justiça ao seu patriotismo (ACCIOLY, 1882, p. 537).²³

²¹ Discurso de Antonio Pinto em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 536.

²² Albuquerque Junior, 1988, p. 312.

²³ Discurso de Antonio Pinto em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 537.

Assim como era para os deputados baianos, a união dos representantes do Ceará deveria garantir, segundo o raciocínio de Antonio Pinto (1882), o beneficiamento dos projetos cearenses frente a inúmeros outros que eram recorrentemente apresentados ao governo imperial. Por isso, era importante que o Senador Pompeu, Meton de Alencar, Ratisbona, entre outros, que defendiam o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, fossem conciliados a Alvaro Caminha que defendia, em lugar da continuação da referida ferrovia, a construção de outra via férrea que, partindo da cidade e porto de Aracati, seguisse até Icó, no interior da província. Esta querela constitui a outra face das disputas pela construção de um estado territorial no Ceará através da implementação ferroviária. Foi a respeito dela que Antonio Pinto Accioly (1882, p. 534) lamentou:

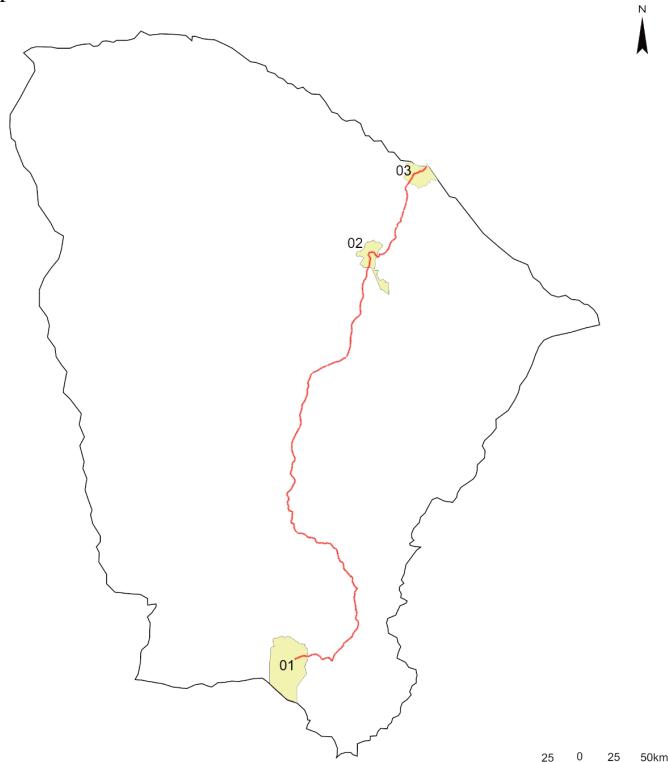
[...] sinto de coração, que o espirito mesquinho de política local e apaixonada viesse cortar pela raiz os melhoramentos e prosperidade futura, por que todos nós devemos-nos interessar com esforço e até com todo e qualquer sacrifício em prol de nossa querida e infeliz província.²⁴

O traçado desenhado para a Estrada de Ferro de Baturité constituía uma rota diversa das comumente utilizadas no século XVIII e início do XIX, promovendo novas formas de ver, pensar e apreender o Ceará. Se observado o mapa a seguir, é possível perceber que as estradas abertas até o século XIX foram formadas numa geografia que cortava a província horizontalmente, com muitas vias partindo da Estrada Geral do Jaguaribe e seguindo em direção ao interior do território, enquanto a via férrea de Baturité apresentava uma direção diversa, vertical, cortando o Ceará de norte a sul. Essa modificação também contribuía para o desequilíbrio de forças entre as cidades de Aracati e Fortaleza, à medida que era incentivado o aumento do trânsito na região da capital da província, que antes ficava fora de todas as rotas de passagem do território cearense, com exceção da

²⁴ Discurso de Antonio Pinto em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 534.

Estrada Velha, enquanto desvia parte do fluxo de pessoas e mercadorias da via de comunicação até ali mais usada: a Estrada Geral do Jaguaribe.

Mapa 3 – Estrada de Ferro de Baturité (linha tronco – sem ramais) e estradas de chão do período colonial no Ceará



LEGENDA

|||| Estrada de Ferro de Baturité - EFB

□ Limite do Estado do Ceará

■ Municípios

01 - Ceará
02 - Baturité
03 - Fortaleza

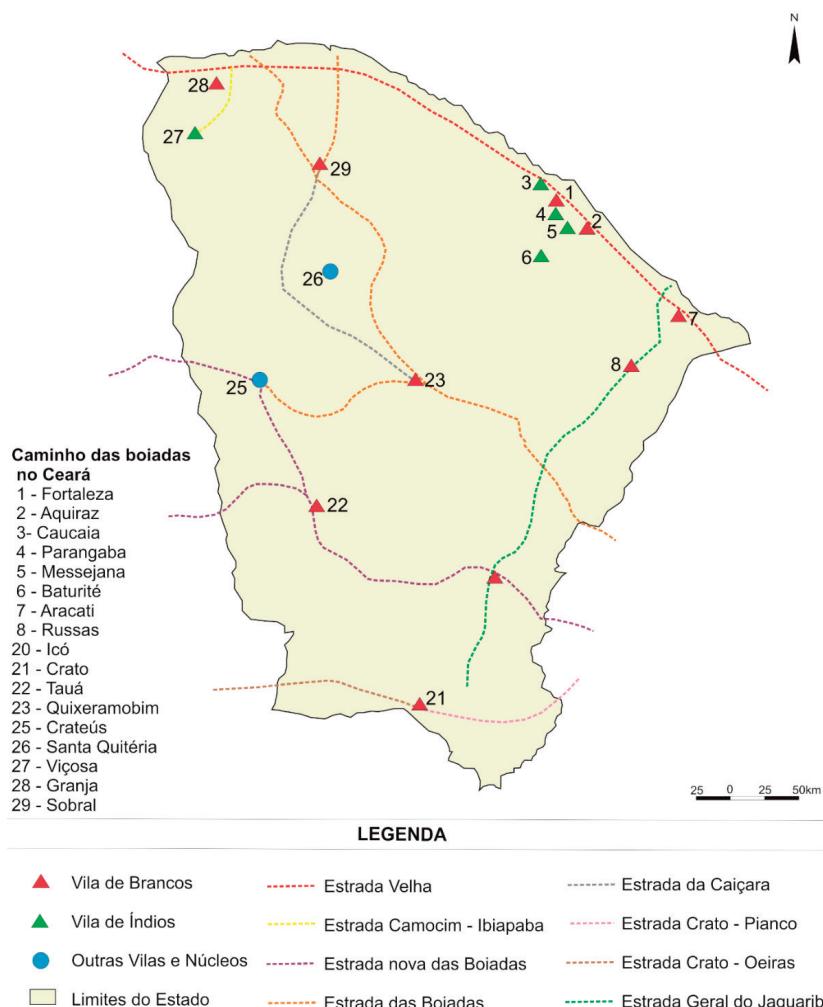
Fonte das informações: <http://vfco.brazilia.jor.br/>.

Elaboração/Diagramação: Maria de Lourdes Carvalho Neta, 2015.

ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ - EFB

Fonte: Carvalho Neta (2015b).

Mapa 4 – Estradas de chão do período colonial no Ceará



Fonte: JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. Op. Cit, 2007.

Elaboração/Diagramação: Maria de Lourdes Carvalho Neta, 2015.

CAMINHO DAS BOIADAS NO TERRITÓRIO CEARENSE

Fonte: Carvalho Neta (2015e).

A construção de uma estrada de ferro que modificasse as antigas bases espaciais do Ceará gerou controvérsias entre os que estavam envolvidos no projeto e alguns críticos, sobretudo quando da construção da segunda parte da referida via. Nesse sentido, é oportuno lembrar que, no projeto inicial, a Estrada de Ferro de Baturité seria edificada em três etapas: a primeira compreendia o trajeto entre Fortaleza e Baturité; a segunda, o percurso entre Baturité e a cidade de Crato; e a terceira, de Crato até as margens do rio São Francisco. Das três, apenas as duas primeiras foram executadas.²⁵

Em 1882, quando havia sido finalizada a primeira parte da via férrea de Baturité e era pleiteada a verba para a execução da segunda etapa através dos representantes do Ceará na Assembleia Legislativa, foi contestada a necessidade e a relevância da obra, em sessão da citada instância governamental de 15 de junho de 1882. O deputado Alvaro Caminha foi o autor da solicitação de adiamento da discussão sobre o prolongamento da EFB. O requerimento teria surpreendido os representantes do Ceará, conforme discurso de Thomaz Pompeu de Souza Brasil (1882, p. 530), proferido no dia seguinte.

Sr. Presidente, fiquei surpreendido hontem ao ouvir o nobre deputado por minha província. Acreditava que, tratando-se de questões importantes para elle, qual o prolongamento de sua principal via ferrea, nenhuma objecção se levantasse contra a sua utilidade, sobre o que versa a primeira discussão de qualquer projecto; no entretanto, S. Ex. entendeu dever apresentar motivos que, no seu pensar, devem induzir a camara a adiar sua discussão ou a não aceitação do projecto offerecido pela comissão de industria e commercio.²⁶

²⁵ Apesar de não ter sido executada essa terceira parte, é oportuno ressaltar que, no relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1873, foi concedida pela presidência da província do Ceará a permissão para a Companhia da Via-férrea de Baturité empreender o prolongamento da referida ferrovia até o rio São Francisco. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1873, p. 113.

²⁶ Discurso de Thomaz Pompeu em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 530.

A discussão que se seguiu nesta sessão e nas seguintes demarcou modos de pensar bem delimitados. De um lado, foi defendido o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité até Crato. E, de outro, advoou-se a edificação de uma estrada de ferro entre a cidade de Aracati e a de Icó. No entanto, logo no início do debate, ficou clara a concentração da disputa entre defensores de que Fortaleza deveria constituir o centro administrativo da província, sua capital, e dos que reclamavam essa prerrogativa para Aracati, pois a luta pelos caminhos de ferro era luta para reconstituir relações de poder. Nesse trecho a discussão foi especialmente tensa, conforme as falas:

O Sr. Thomaz Pompeu: [...] na serie de demonstrações em que entrou S. Ex., só divisei uma preocupação, e foi que S. Ex., representante imediato da região compreendida entre o mar e o vasto Valle do Jaguaripe, entendeu dever esforçar-se afim de que fosse ella dotada de uma estrada de ferro que ligasse o alto sertão ao porto do Aracati...

O Sr. Alvaro Caminha: Levado pelo interesse da própria província.

O Sr. Thomaz Pompeu: Levado por excesso de patriotismo ou por um bairrismo que eu não posso comprehendêr.

O Sr. Alvaro Caminha: É o bairrismo que eu combato (BRASIL, T., 1882, p. 530-531).²⁷

O discurso de Thomaz Pompeu²⁸ teve vários apartes e votos de apoio de outros presentes, como Meton de Alencar e Ratisbona, além, é claro, das contestações do advogado Alvaro Caminha Tavares da Silva, não por acaso, deputado pelo partido conservador e natural de Aracati. Em sua argumentação, Thomaz Pompeu Brasil (1882, p. 530-531) procurou

²⁷ Discurso de Thomaz Pompeu em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 530-531.

²⁸ Este Thomaz Pompeu é filho e homônimo do Senador Pompeu que viveu entre os anos 1818-1877. Ele, o filho, nasceu em Fortaleza a 30 de junho de 1852. Em 1872, assumiu a redação do *Cearense* ao lado do pai, de José Pompeu e João Brígido e, entre 1878 a 1886, foi eleito e reeleito deputado à Assembleia Geral Legislativa, participando da negociação do prolongamento da EFB para o Cariri.

definir os interesses que deveriam ser observados na escolha do traçado de uma ferrovia, usando argumentos nitidamente contraditórios. Em suas palavras,

[...] na decretação de uma via férrea não se deve attender unicamente as condições do terreno, as facilidades de sua construção e as longinhas esperanças de lucros futuros; mas também as de outra ordem, taes como á das regiões que deve cortar, seu ponto terminal e á certeza de uma compensação razoável ao capital empregado (BRASIL, T., 1882, p. 530-531).

Nesse sentido, passou a expor as vantagens do prolongamento da EFB, como “percorrer os pontos os mais agrícolas”, o fato de que seu objetivo era a “[...] parte mais fértil da província do Ceará, Parahyba, Rio Grande do Norte”, e que deveria atravessar uma “zona cuja população sobe a 80.723 pessoas”. Como ainda a quantia já gasta nela, “quatro mil e quinhentos contos foram gastos até Canoa”, os rendimentos já existentes devido à parte em funcionamento, a economia divisada na probabilidade de terrenos planos na edificação do prolongamento e a que considerou mais significativa (BRASIL, T., 1882, p. 530-533):

As estradas de ferro de minha província ao serem decretadas, não entrou na cogitação do Legislador de então, retirar dellas vantagens monetárias ou somente melhorar os estados agrícolas de nosso território, mas, principalmente, para de alguma forma diminuir os efeitos das calamidades a que está sujeita (aplau-sos) (BRASIL, T., 1882, p. 530-533).²⁹

A fertilidade do vale do Jaguaribe também foi mencionada no cumprimento do papel de exaltação da produção da lavoura cearense, mas também a extensão desses campos que os tornavam relativamente próximos aos trilhos da Baturité o que, na lógica do Senador Pompeu, fazia desnecessária outra via férrea naquele local.

²⁹ Discurso de Thomaz Pompeu em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 530-533.

No pedido de adiamento solicitado por Alvaro Caminha (1882, p. 539) em discurso na mesma sessão (apenas antecedido por Antonio Pinto, que procurou reconciliar os lados, como já foi mencionado), foi alegado que “[...] o prolongamento da estrada de Baturité, com o traçado que está no projecto é fatal aos interesses da província”.³⁰ Sua resposta, também contestada, evidenciou a defesa de Aracati e seu porto, conforme a descrição que fez dos traçados:

O. Sr. Alvaro Caminha: Senhores, a questão de preferência entre uma e outra estrada é muito simples: o prolongamento da estrada de ferro de Baturité faz-se por um terreno quase deserto e inculto até chegar ao Icó, e dahi por diante [...] o percurso de ambas as estradas é commum, isto é, das proximidades do Icó ao Cariry. Por consequencia, toda a questão cifra-se em muito pouco: é saber se deve ser preferida a construcção da estrada do Aracaty, que, em um percurso de 40 leguas, serve a 10 municipios do Ceará e a duas províncias vizinhas, ou si o prolongamento da de Baturité, que tem de atravessar uma zona de 40 leguas quasi desertas, para chegar ao Icó, que vem a ser o ponto objectivo da outra estrada; cifra-se a questão, repito, em saber, si os poderes publicos devem autorizar uma estrada de ferro, que na distancia de 40 leguas não há de ter nenhum rendimento; ou a construcção de uma estrada de ferro, que, no percurso de 40 leguas, tem de servir a uma região cujo commercio, já em 1851, constituía a alfandega do Aracaty apenas inferior ás de sete provincias. [...]

O Sr. Ratisbona: Eu quizera saber onde é que V. Ex. mette essas 40 leguas estereis. (Há outros apartes).

O. Sr. Alvaro Caminha: De Canôa á Cachoeira quantas léguas vâo?

O Sr. Ratisbona: 34.

O. Sr. Alvaro Caminha: Vão 40; e a mesma distancia á Quixeramobim, para onde está projectada a estrada; nesse intervalo há somente Quixadá, é o único povoado que existe.

O Sr. Ratisbona: E o mais é esteril?! Ora é boa! (Há outros apartes) (CAMINHA, 1882, p. 540).³¹

³⁰ Discurso de Alvaro Caminha em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 539.

³¹ Discurso de Alvaro Caminha em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 540.

Os municípios a que o deputado Alvaro Caminha se referiu, que foram citados no mesmo discurso, eram: “[...] Aracaty, que é rico; o da União, fertilíssimo; os de S. Bernardo, Limoeiro, Morada Nova, Jaguaripe-mirim, Riacho do Sangue, Cachoeira, Pereiro e Icó, sem contar os do Rio Grande do Norte e Parahyba que lhes ficam contíguos” (CAMILHA, 1882, p. 540).³² Nitidamente, a preocupação do deputado era o aniquilamento do comércio de Aracati, que já havia sido abalado pelo fechamento da alfândega em 1851.

Tal disputa encontrava eco fora da Assembleia Legislativa, nos discursos de engenheiros como Ernesto Antonio Lassance Cunha, que dirigia a Estrada de Ferro de Baturité em meados da década de 1880. Em relatório enviado ao Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas, esse engenheiro advogou o prolongamento da citada via férrea em detrimento da construção de uma estrada de ferro entre Aracati e Icó. E fez isso destacando as distâncias que separavam regiões, que considerava produtoras do interior cearense com as cidades de Aracati e Quixadá, esta, segundo ele, “o grande empório dos sertões do sul” (BRASIL, 1883, p. 277). Conforme seus cálculos (organizados na tabela abaixo),

Tabela 1 – Distância entre cidades

	Quixadá	Aracati
Riacho do Sangue	100 km	150 km
Icó	200 km	250 km
Telha ou Iguatu	190 km	250 km
Crato	350 km	400 km

Fonte: elaborado pela autora com dados extraídos do Relatório do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas (BRASIL, 1883, p. 277).

³² Discurso de Alvaro Caminha em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 540.

Lassance Cunha acrescentou, logo em seguida a esses dados, que “com tão considerável redução de distancias não há de duvidar que todo o commercio d'aquelles municipios virá a ser feito pelo Quixadá”. E ainda:

outras condições vêm para isto influir, como seja não ser actualmente a praça commercial do Aracaty o que foi outr'ora, ser péssimo o seu porto, e concorrerem outras circunstancias que tem dado causa a que o commercio do sul do Ceará se haja desviado para o porto do Mossoró, na província do Rio Grande do Norte, em prejuízo das rendas do Ceará (BRASIL, 1883, p. 277).³³

O encurtamento da linha férrea era, com certeza, um argumento de peso em discussões de traçados para estradas de ferro. Contudo, Lassance Cunha foi além dele, listando mais dois pontos a serem considerados no impasse entre o prolongamento da EFB e a construção de uma estrada de ferro ligando o porto de Aracati ao interior do território: a fragilidade do porto de Aracati e o desvio da produção da lavoura cearense para Mossoró.

Interessante essa colocação do referido engenheiro, sobretudo se consideradas as discussões travadas na Assembleia Legislativa já aqui referidas, porque indica que a escolha do traçado da EFB, uma estrada central no território cearense e da própria Estrada de Ferro de Sobral (EFS), ao leste da capital, podia ter a função de afastar o máximo possível a produção da lavoura cearense das estradas que levavam ao porto de Mossoró no Rio Grande do Norte, de maneira que a disputa desses grupos não se concentrava simplesmente em beneficiar uma região específica do Ceará, mas liquidar os benefícios que o porto do Rio Grande do Norte tinha na captação da lavoura cearense e, através disso, fortalecer a capital, Fortaleza, enquanto centro administrativo e econômico da província.³⁴

³³ Relatório Macop, 1883, p. 277.

³⁴ É certo que outros interesses estavam em jogo; a presença de ingleses entre osponentes da Estrada de Ferro de Baturité indicava o esforço de empenhar capital estrangeiro nessas obras, ou mesmo o interesse de algumas regiões em ter sua imagem

De qualquer forma, importa perceber que, nesse turbilhão de interesses, o jogo de poder entre Fortaleza e Aracati era profundamente modificado com a perda, pela segunda cidade, da hegemonia experimentada no século XVIII e início do XIX, posto que a transferência do centro de transações comerciais (porto/alfândega) de Aracati para Fortaleza alterava as bases espaciais em que se centravam os negócios realizados no Ceará, desviando a importância do comércio de gado e charque para as plantações de algodão, por exemplo, ao mesmo tempo em que cooperava em garantir que esse poder se efetivasse em todo território sob sua administração.

Nada obstante, é importante lembrar que Alvaro Caminha não se colocava contra a EFB, mas se opunha a seu prolongamento. Na realidade, esse deputado era oposição a qualquer outro projeto de estrada de ferro no Ceará que não fosse o da ferrovia pelo vale do Jaguaribe. Para ele, havia sido “[...] preferida a região que vai do Aracaty ao Icó com a construção da estrada de ferro de Camocim; com isto quem mais sofreu foi a província do Ceará. (Apartes) Fez-se a estrada da Fortaleza a Baturité, cujas vantagens são incontestáveis”. E, assim, concluiu: “a terceira estrada que resta fazer é a do Aracaty, exactamente por onde se deveria começar a viação férrea em minha província” (CAMILHA, 1882, p. 539).³⁵

A mesma resistência à Estrada de Ferro de Sobral apareceu na fala de Antonio Pinto Nogueira Accioly, em sessão de 16 de junho de 1882, na Assembleia Legislativa, o que não é de surpreender, dado que ambos são do partido conservador. No discurso, o deputado ponderou que “[...] a Estrada de Ferro de Sobral pôde ser de grande utilidade futura, mas no presente não tem nenhuma; o seu tráfego nem sequer dá para pagar a quarta parte do custeio” (ACCIOLY, 1882, p. 537). Ao que foi aconselhado por Rodrigues Junior: “Espere V. Ex. mais algum tempo” (provavelmente em tom provocador). E Antonio Pinto continuou:

ligada a um artefato moderno, o trem, com a finalidade de se promover no cenário político e econômico cearense.

³⁵ Discurso de Alvaro Caminha em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 539.

A construcção daquella estrada foi mais um produto de vaidade do que de outra cousa; mas agora que a despesa está feita em grande parte, concordo que ella se conclua, para não se perder todo o capital, porém, dizer-se que ella offerece as vantagens que oferecem as de Baturité e Aracaty é o que não é verdade (ACCIOLY, 1882, p. 537).³⁶

Os conflitos entre as classes senhoriais cearenses indicam o quanto a reorganização do espaço movimentava as relações de poder dentro da província do Ceará. Manter o controle sobre a circulação no interior do território implicava, entre outros aspectos, incentivar uma determinada produção, bem como podia estimular o movimento do porto aumentando o volume de exportações. Maria Auxiliadora Lemenhe (1991) destaca que desde o final do século XVIII fora iniciado um redimensionamento do Ceará, seu espaço e atividades econômicas com a passagem de uma economia centrada na criação de gado para outra: agrícola. A abertura de novas estradas cumpria um papel central na rearticulação do espaço e da atividade econômica. A implementação de vias que, através do incremento da exportação e importação de produtos diversos, colocassem no centro das negociações comerciais outras regiões do Ceará implicava um desequilíbrio das relações de poder experimentadas até então pelos integrantes das classes senhoriais cearenses, sobretudo de Aracati, até ali muito envolvida com a criação de gado.

Dessa forma, a reorganização dos percursos que ligariam o litoral ao interior do território definiria novas riquezas e novos senhores, bem como produzia outro Ceará. A alteração da rota de acesso ao interior cearense contribuiu para consolidar Fortaleza como núcleo de poder na província, centralizando em seu porto a maior parte das exportações de produtos dos centros agrícolas cearenses. Entre os anos 1855 e 1862 a arrecadação de impostos da capital subiu de 3:894\$007 para 14:688\$939 em detrimento do porto de Aracati com aumento magro de 2:800\$000 para 4:872\$855.³⁷ Segundo Lemenhe (1991, p. 109-110):

³⁶ Discurso de Antonio Pinto em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 537.

³⁷ LEMENHE, M. A. *As razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991. p. 118.

Fortaleza, como capital, suplantou Aracati e constringiu os desenvolvimentos de outras cidades, na medida em que o crescimento econômico da província foi acompanhado pela expansão de suas funções político-administrativas. Abertura de estradas, melhoria do porto, localização de alfândega, captação de tributos seriam realizadas em benefício da capital e em detrimento das demais.

O esforço dos poderes públicos cearenses foi concentrado em romper o vazio ao qual a capital estivera fadada durante o período colonial e parte do século XIX, como se observa no Mapa 4. Por isso, as ações de abertura de estradas e as outras citadas por Lemenhe eram orientadas para a Serra de Baturité e adjacências, desde que constatado o desenvolvimento da produção agrícola nessa região. E, por outro lado, o porto situado em Fortaleza se tratava de um transporte mais próximo desse espaço de cultivo, o que atraía a rivalidade de outras zonas produtoras no Ceará, à medida que reorganizava aquele território. Assim, não é possível ignorar que, por mais que se tratasse de um processo promovido inicialmente pelo palácio imperial, grupos de uma classe senhorial ligada à produção agrícola relacionada a Fortaleza e aos poderes públicos se empenharam para que a estrada de ferro no Ceará passasse ao largo de Aracati, o que prejudicou os criadores de gado cuja rota de exportação estava ligada ao porto ali localizado.

Entretanto, cabe considerar outros aspectos da disputa entre as classes senhoriais de Fortaleza e Aracati relacionados ao traçado da Estrada de Ferro de Baturité, como o interesse em alcançar com os trilhos a região do Cariri, no sul da província, famoso pela produção dos engenhos de rapadura. Para tanto, é necessário sopesar a disputa econômica e territorial entre o Ceará e as províncias vizinhas, como o Pernambuco, por exemplo, que, além de estreito relacionamento comercial com o Cariri, dirigira essa região até 1799, e o Rio Grande do Norte, tensão aqui já mencionada, ambas com influência na seleção do percurso compreendido entre Baturité e Crato, sobretudo no que se refere à inclusão ou não da cidade de Icó nesse traçado.

O Cariri, sobretudo a cidade de Crato, era referência frequente quando se tratava do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. Em 1868, Antonio Joaquim Rodrigues Junior, citando Lafayette Rodrigues Pereira em relatórios anteriores, assegurou que “[...] um caminho de ferro que, partindo d'esta capital, atravessasse o Cariry, serviria a um extenso trafico, capaz de largamente compensar os capitaes immobilizados” (RODRIGUES JÚNIOR, 1868, p. 14). E ainda:

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 porem da locomotiva, despertando a actividade dos agricultores e abrindo-lhes largos horisontes teria o effeito magico de centuplical-a. e o grandioso futuro de uma semelhante empresa não ficaria restringido dentro dos limites da provincia. Do Crato Ella poderá prolongar um braço às margens de S. Francisco e prender-se assim á gigantesca rede de caminhos de ferro projectados ao sul do Império, e aos quaes servirá de centro o magestoso canal d'aquele rio (RODRIGUES JÚNIOR, 1868, p. 14).³⁸

Acompanhado desse relatório seguiu o anexo produzido por José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, então engenheiro-chefe da Direcção de Obras Publicas, que também incentivava a passagem da Estrada de Ferro de Baturité pelo Cariri, citado no início do texto.

A preocupação em que a estrada de ferro fosse prolongada para o sul cearense sugere um interesse comercial sobre a região em virtude da produção dos engenhos de rapadura do Cariri, que também foi exaltada por autores da historiografia local³⁹ e outros intelectuais, como o

³⁸ Relatório apresentado pelo Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, em 31 de julho de 1868, p. 14.

³⁹ Sobre a concessão de uma determinada importância, nesse caso intimamente relacionada à produção efetuada na região, sobretudo nos engenhos de rapadura, por historiadores tradicionais locais (SÁ, 2007, Capítulo I).

Senador Pompeu no *Ensaio Estatístico*.⁴⁰ Esquivando-se de qualquer tentativa de mensurar a produção caririense e considerando que nem se aproximava em volume das que eram transportadas por outras ferrovias do país, como no Vale do Paraíba paulista, é plausível supor que não deixava de ser significativo para a balança comercial cearense ter o montante da lavoura do Cariri sendo exportado pelo porto de Fortaleza e pagando ali seus impostos, impedindo, com isso, que essa produção ficasse presa no interior do território ou fosse levada a outros portos em virtude da grande distância entre Crato e a capital cearense.

A distância entre a cidade de Crato e a capital cearense, Fortaleza, como um fator que contribuía para o desvio da produção caririense para outros estados, foi também discutida numa historiografia tradicional existente nessa região. Conforme a pesquisa de José de Figueiredo Filho:

[...] a separação entre as cidades litorâneas e a interlândia ainda era mais profunda do que nos tempos atuais. Não me refiro exclusivamente ao fator transporte. O sertão praticamente era inteiramente abandonado. Não recebia a menor assistência por parte dos poderes públicos das capitais. No máximo, uma escollinha de latim, ou um juiz mal pago, atrelado, de unhas e dentes, aos politiqueiros locais, ou das sedes provinciais. Pela distância, a situação dos governantes não alcançava o interior (FIGUEIREDO FILHO, 2010, p. 78).

Essa historiografia, da qual Figueiredo Filho é um de seus maiores representantes, foi persistente em afirmar que o afastamento entre Fortaleza e o sul do território contribuía para que a região do Cariri estivesse muito mais relacionada com outras praças de negociação, nesse caso o Pernambuco, com quem fazia fronteira, de maneira que o comércio caririense ficasse alheio a Fortaleza. Segundo o mesmo autor, em outro de seus textos, “[...] as relações comerciais é que

⁴⁰ Segundo o Senador Pompeu, os engenhos do Cariri “[...] exportam imensas quantidades de rapadura, melaço e aguardente para as províncias vizinhas do Piauhy, Pernambuco, Parayba e Bahia” (BRASIL, 1863, p. 360).

“sempre foram muito estreitas com a capital pernambucana”, fato que nem a chegada da ferrovia teria conseguido mudar, pois, conforme Figueiredo Filho (1958, p. 23), “[...] a estrada de ferro que liga Fortaleza ao Crato ainda conseguiu, logo que chegou às proximidades do Cariri, desviar êsse comércio, nos últimos anos, porém, com as deficiências do pôrto da capital cearense, retornamos ao caminho natural de nossas antigas transações”.

No entanto, sem desconsiderar a importância desses textos, é possível supor que talvez a aludida influência pernambucana no Cariri existisse muito mais nas relações políticas de grupos específicos do que propriamente na capitação da produção caririense pelos portos de Recife, mesmo porque a distância entre a região do Cariri e Fortaleza é similar à que separa o sul do Ceará das praças de Recife – numa época em que as estradas são igualmente precárias. Ou ainda é provável que, nas reflexões apresentadas na bibliografia local, fosse estendida às relações econômicas estabelecidas no Ceará a mesma proximidade que alguns grupos desse estado mantiveram com grupos do Pernambuco – sendo que, tal aproximação existiria em virtude de um legado de negociações advindos do período de incorporação do Ceará ao território de Pernambuco que durou até o ano de 1799, como também da participação conjunta em movimentos sociais como a Revolução Pernambucana de 1817 e a Confederação do Equador de 1824 – ainda porque, o mais provável é que a grande produção da lavoura canavieira pernambucana dificultasse sob diversos aspectos (pela grande proximidade física, concorrência, entre outros) a produção do açúcar no Cariri cearense. Nesse caso, e por último, cabe relembrar que, na documentação estudada, o desvio da produção cearense para portos de estados vizinhos, que se tentou impedir no final do século XIX, dizia respeito ao Rio Grande do Norte, não ao Pernambuco.

De todo modo, o prolongamento da via férrea de Baturité contribuiria para uma anexação mais espacial ou visível da região caririense, bem como a própria afirmação do estado territorial cearense, à medida que, através da ferrovia, se pretendesse um acesso e um controle maior de espaços mais remotos do território, mas ainda porque tinha a ambição

de fechar sobre si uma centralidade nas relações comerciais dentro do Ceará, o que não ocorreu.

Por outro lado, aos partidários do prolongamento da EFB interessava uma ferrovia que compreendesse a cidade de Crato e a região do Cariri, todavia num percurso instituído sobre novas bases espaciais. Como visto no capítulo anterior, o caminho mais utilizado para o Cariri era a Estrada Geral do Jaguaribe, seguida da estrada na ribeira do Salgado. Na manutenção desse percurso, muito relacionado à atividade de pecuária que desembocava no porto de Aracati, era visto pelo referido grupo o fortalecimento dos que advogavam a construção de uma estrada de ferro entre Aracati e Icó, de sorte que foi necessário garantir que a estrada de ferro não incluiria espaços relacionados ou próximos à área de abrangência do antigo porto do Ceará.

Em contrapartida, partidários do projeto de construção de uma estrada de ferro de Aracati para a cidade de Icó, em função de sua oposição aos defensores do prolongamento da EFB, procuraram desconstruir a ideia de que, desde o início, a Estrada de Ferro de Baturité deveria se dirigir à região do Cariri e, mais especificamente, a Crato. Novamente as marcas dessa disputa reverberaram nos debates ocorridos na Assembleia Legislativa, na corte imperial. O eterno defensor dos interesses de uma classe senhorial de Aracati, Alvaro Caminha, no seu discurso já citado na Assembleia Legislativa de 16 de junho de 1882, afirmou, referindo-se ao prolongamento da EFB até Crato, que a “[...] estrada de ferro de Baturité tem de ser prolongada, mas não se queira dar-lhe um objectivo que ella não teve, não pôde e não deve ter”. Esta assertiva provocou a reação de Meton de Alencar que protestou imediatamente: “[...] foi sempre o seu objectivo. Desde que começou a Companhia particular, foi esse o seu objectivo” (CAMILHA, 1882, p. 540).

A resposta de Alvaro Caminha baseou-se em outros discursos e escritos, como o do Senador Castro Carreira, publicado no *Jornal do Commercio*, em 9 de junho de 1878, no qual foi afirmado o seguinte:

Grande é o serviço que presta o governo, mandando construir as duas estradas projectadas (Baturité e Camocim); incalculável

é o beneficio que faz á provincia, dotando-a com este melhamento; porem, ainda não satisfaz as necessidades das mais importantes localidades da provincia, não só pela sua população como pela sua fertilidade e grandeza de productos naturais. Fallo do valle do Cariri, desse oasis do Ceará, que em todos os tempos mereceu a mais seria e especial menção de todos os viajantes, que têm percorrido a província (CAMINHA, 1882, p. 540).⁴¹

Alvaro Caminha ainda citou outros escritos em seu discurso com a pretensão de provar que o Cariri não era o caminho natural da Estrada de Ferro de Baturité, inclusive por razões de topografia. Sua intenção era de evitar a todo custo que o prolongamento dessa estrada passasse por Icó, o que inviabilizaria a estrada de ferro de Aracati a essa cidade. Por isso, o esforço para convencer os ouvintes de que Baturité era o “natural” término da ferrovia que para ali se dirigia e que a via férrea saída de Aracati alcançasse finalmente a cidade de Crato. Em discurso posterior, na sessão de 28 de maio de 1883, este orador voltou a tal questão argumentando que a estrada de ferro de Aracati, construída até Crato, constituiria num caminho mais curto entre o sul da província e o litoral. Conforme:

Esses municipios [Icó e Maria Pereira], directamente interessados na questão, pronunciam-se, por meio de seus legítimos representantes, em favor da via férrea do Aracaty, como a que única e naturalmente deve conduzir ao Cariri. Desviar a estrada de Baturité do traçado que já assignalei, é dar-lhe o duplo da extensão ou, pelo menos a terça parte mais do que terá a do Aracaty aos mesmos pontos (Apartes). A distância da capital á Canoa já se acha vencida, mas isto não quer dizer que se possa reduzir a extensão total da linha, cujas tarifas são tanto mais onerosas quanto maior for o número de quilômetros a percorrer. V. Ex. sabe que a estrada de ferro da capital á Canoa, não transporta gratuitamente os gêneros;

⁴¹ Discurso de Alvaro Caminha em sessão da Assembleia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 540.

por conseqüência o facto de estarem construidos 100 kilómetros (sic) da capital á Canoa não autoriza o prolongamento dessa mesma estrada para um ponto, cujo serviço pôde ser feito por uma outra, que reduza a extensão da linha férrea a dous terços, senão á metade. Do prolongamento da estrada de ferro de Baturité para Icó e para o cariri resultará que os agricultores da região que o nobre deputado muito dignamente representa, terão de pagar de frete quase o duplo do que teriam de pagar em uma estrada de ferro, que tivesse o seu ponto inicial no Aracaty e o terminal no Crato (CAMINHA, 1883, p. 17).⁴²

Desse modo, o argumento de Alvaro Caminha era redirecionado. A questão já não era negar o Cariri e o Crato como ponto final de uma estrada de ferro no Ceará, mas de assegurar a via férrea do Aracati, como a que única e naturalmente deve conduzir ao Cariri. O ponto principal, então, passava a ser justificativa do caminho mais curto para interligar o interior ao litoral, o que leva a ser destacado outro aspecto das disputas havidas na demarcação da EFB: a passagem dos trilhos pela cidade de Icó.

Essa cidade, desde os mais antigos planejamentos da via férrea no Ceará, era considerada como ponto de passagem ou ponto final para o trem. Cartografias produzidas por Raimundo Jucier Sousa de Assis a partir dos projetos do governo provincial cearense para vias de comunicação da província, entre os anos de 1864 e 1880, indicam, além da tensão de uma “centralidade dividida” entre Fortaleza e Aracati, destacada na ausência de autonomia de uma praça principal, a permanência de Icó nos traçados sugeridos. No primeiro desenho, “o projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato”, a ferrovia sairia de Fortaleza, seguiria para Baturité e depois para Icó, seguindo pela ribeira do rio Salgado até a cidade de Missão Velha, sendo finalizada em Crato. Enquanto o segundo, “o projeto Zózimo”, consideraria três pontos de

⁴² Discurso de Alvaro Caminha em sessão da Assembleia Legislativa, em 28 de maio de 1883, p. 17.

partida do litoral para o interior, a saber: Acaraú, Fortaleza e Aracati (nesse caso, seriam estradas independentes umas das outras) com final, respectivamente, em Ipu, Baturité e Crato. E em terceiro lugar, o “projeto Aracati-Icó-Crato” seguiria a Estrada Geral do Jaguaribe e a estrada na ribeira do Salgado.⁴³

Como visto nos debates da Assembleia Legislativa no início da década de 1880, Icó continuava a aparecer nos planejamentos para o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité e a ferrovia que se pleiteava edificar entre Aracati e Icó. Entretanto, é intrigante perceber a exclusão desse município dos trilhos da Baturité, tornando razoável o questionamento em torno dos motivos que teriam contribuído para o “desvio” da estrada de ferro, fazendo-a passar ao largo de Icó.

Volta-se aqui a considerar os jogos políticos existentes que contribuem para a reorganização do espaço cearense. Em 1872, quando a estrada de ferro era planejada e começava a ser disposta sobre os dormentes a primeira leva de trilhos, foi discutido se o leito passaria pela cidade de Icó. Em relatório, o presidente da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, Thomaz Pompeu de Souza Brasil, insistiu na passagem dos trilhos por essa cidade, adiantando-se inclusive à discussão da Assembleia Legislativa, que ocorreria dez anos depois:

É opportuno pedir a atenção de V. Exc.^a para a proposta que esta directoria dirigiu á V. Exc.^a em data de 26 do mez passado, a fim de contratar o prolongamento da via ferrea de Baturité ao Icó. Diversas propostas tem sido feitas para a construção de estradas de ferro e uma d'ellas tem por fim unir o porto do Aracaty á cidade do Icó, objectivo da via ferrea de Baturité. Um privilegio n'este sentido será uma surpreza desagradavel para os capitalistas que se empenham em realisar a via ferrea de Baturité, bem que seja muito improvável, sinão impraticavel, uma estrada n'essas proporções. Para evitar qualquer surpresa e cortar futuras dificuldades, esta directoria insiste pelo privilegio

⁴³ Não é aqui considerado o *projeto Mundahú-Itapipoca-Imperatriz* porque esse percurso não se assemelha ao traço da Estrada de Ferro de Baturité (ASSIS, 2011).

do prolongamento da linha, privilegio a que tem preferencia (CEARÁ, 1872c, p. 7).⁴⁴

A alusão feita a “[...] uma surpresa desagradável para os capitalistas que se empenham em realizar a via ferrea de Baturité” sugere o tenso jogo de poder constituído na demarcação do leito férreo entre as classes senhoriais de Fortaleza e Aracati. Mais do que isso: a inclusão, ou não, de Icó no traçado se trata de um aspecto desse jogo de força. Tal impasse coloca em xeque um ponto crucial nas disputas das referidas classes senhoriais: a centralização administrativa da capital cearense, posto que a passagem da EFB por Icó poderia significar a derrota da classe senhorial de Aracati, já que isso inviabilizaria o estabelecimento de trilhos entre esta cidade e o Icó. Seria a vitória dos esforços até então exercidos para afastar a rota comercial entre litoral e interior pela Estrada Geral do Jaguaribe e instituir outra entrada para o *hinterland* que favorecesse os interesses dos que lutavam para a centralização da administração da província em Fortaleza.

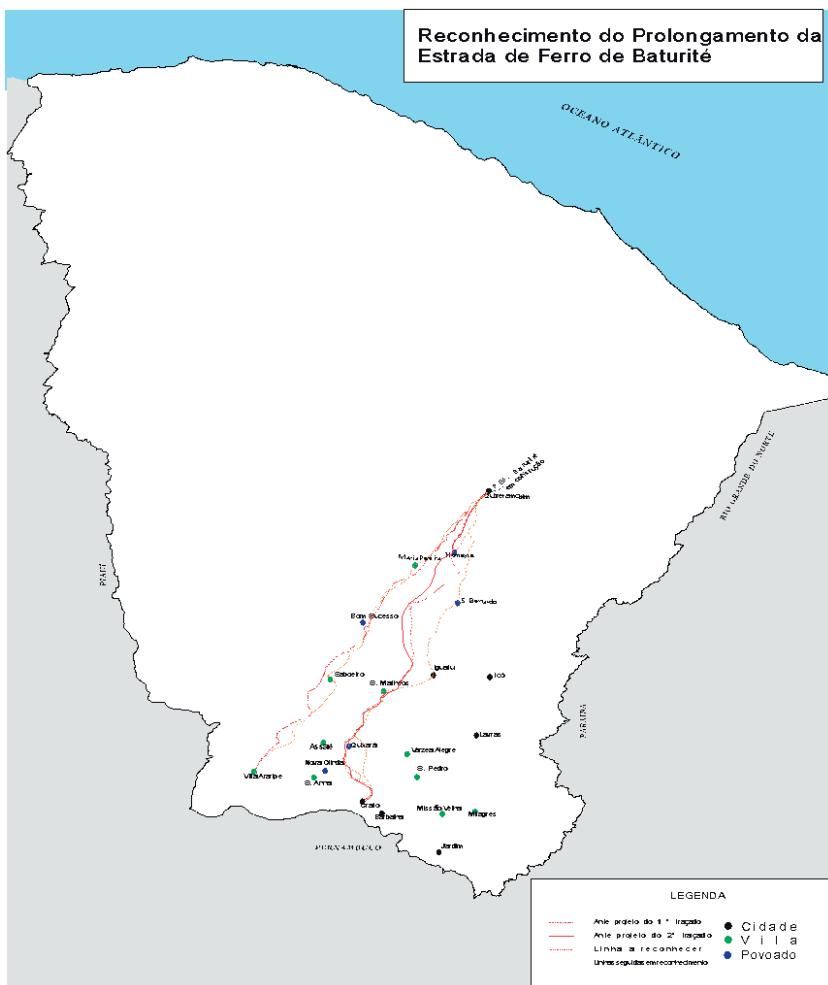
A cidade de Icó era um centro comercial importante no século XIX. Estava situada na confluência de duas estradas movimentadas pela passagem das boiadas que caminhavam para o abate, ou traziam e levavam mercadorias em seus lombos. As negociações ali estabelecidas terminaram por fazer desse espaço o “empório do sertão”, na medida em que era um ponto médio entre o porto de Aracati e regiões interioranas, como o Cariri, por exemplo. Dessa maneira, a produção que por ali passava em direção ao porto de Aracati, bem como os artigos que vinham do exterior a ser comercializados nas pequenas cidades, estava ao largo do controle administrativo da capital, o que diminuía o poder de ação da classe ali enraizada. Por essa razão, permitir que a Estrada de Ferro de Baturité alcançasse Icó significaria o desvio da circulação de mercadorias de Aracati para Fortaleza e, por

⁴⁴ Relatório da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, anexo ao relatório de presidente de província, 1872, p. 7.

conseguinte, uma derrota estratégica para os que advogavam a manutenção dos expedientes do porto aracatiense.

Ao cabo da disputa, o grupo de políticos ligados a Fortaleza logrou êxito sobre os defensores da estrada de ferro de Aracati ao Icó. Contudo, o fez impedindo que a Estrada de Ferro de Baturité passasse por Icó, em seu lugar os trilhos passaram por Iguatu, antiga Telha, e seguiram por Lavras para o Cariri. Em mapa produzido pelo engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, em 1892, por ocasião dos estudos de prolongamento para o rio São Francisco, a representação dos percursos seguidos em reconhecimento de caminhos prováveis não incluiu tal cidade. Pelo contrário, passou ao largo dela. Conforme o mapa:

Mapa 5 – Mapa das linhas projetadas para a EFB produzido pela autora a partir do Mapa parcial do reconhecimento do prolongamento da Baturité até o São Francisco (1892)



Fonte: elaborado pela autora.

Ao que indica o desenho de Saturnino de Brito, tanto Icó como o antigo caminho que levava dessa cidade ao sul cearense, na região do

Cariri, foram preteridos como caminhos possíveis nos desenhos do primeiro e segundo Ante Projetos e nas linhas de reconhecimento. No Ante Projeto⁴⁵ do primeiro traçado a linha segue de Quixeramobim em direção à vila de Maria Pereira, depois o povoado de Bom Sucesso à vila de Saboeiro e, em seguida, à vila de Araripe, último ponto antes da fronteira com Pernambuco, mas sempre passando apenas próximo a esses locais. No Ante Projeto do segundo traçado, a linha parte de Quixeramobim para o povoado de Homayta (atual Senador Pompeu), depois a vila de São Matheos, o povoado de Quixará (atual Farias Brito) e, finalmente, a cidade de Crato. Na linha a reconhecer, o desenho difere do segundo Ante Projeto apenas no trecho compreendido entre Homayta e São Matheos, no qual o percurso previsto está mais distante das margens dos rios Banabuiú, Bom Sucesso e Quincoê.

Quanto às linhas seguidas em reconhecimento e retratadas nesse mapa, é possível perceber dois percursos. O primeiro seguiu de Quixeramobim para a vila de Maria Pereira; após isso, passou pelas proximidades do povoado de Bom Sucesso e seguiu para as vilas de Saboeiro e Araripe, seguindo para Pernambuco. O segundo deixa Quixeramobim em direção ao povoado de São Bernardo, fazendo uma espécie de “ramal” no meio do caminho para o povoado de Homayta, em seguida passa pela cidade de Iguatu, pela vila São Matheos, pelo povoado de Quixará e cidade de Crato, daí segue para o povoado de Nova Olinda e é finalizada na vila do Araripe.

A cidade de Icó em nenhum momento foi margeada por qualquer dos percursos desenhados por Saturnino de Brito, o que não significa necessariamente que a estivessem excluído como traçado possível, pois poderia ser argumentado que os caminhos que passavam por Icó foram

⁴⁵ Ante Projeto, conforme Dicionário de Francisco Picanço, é “[...] desenhos, plantas, perfis, dados technicos e estatísticos, constituindo projecto provisório, que acompanha o pedido de concessão de uma via ferrea”. In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lom-baerts & Comp, 1891. p. 62.

tão utilizados nos séculos XVIII e XIX que dispensariam viagens de reconhecimento. Contudo, é impossível descartar como possibilidade a pretensão de manter a ferrovia o mais longe possível de toda a região leste do estado, sobretudo de Icó e da Estrada Geral do Jaguaribe. Nesse sentido, a Estrada de Ferro de Baturité imprimiria um caminho “novo”, à medida que buscava outras rotas em lugar de aproveitar as antigas.

Nada obstante, o mapa produzido por Saturnino de Brito não se constitui um desenho definitivo, pois a Estrada de Ferro de Baturité construída não é representada por qualquer dos tracejados do autor da cartografia. Esse fato implica perceber o quanto a escolha do percurso para a estrada de ferro era um tenso campo de disputa que envolvia diversos aspectos e que redefinia as bases espaciais do Ceará, reorganizando os jogos de poder entre as classes senhoriais e modificando as relações estabelecidas com o ambiente. As zonas serranas passaram a ser valorizadas pelos poderes públicos, à medida que eram entendidas como fertilidade e progresso da lavoura, porque delas se esperava que saíssem os produtos que movimentariam o porto da capital e cada vez mais Fortaleza foi constituída como receptáculo da produção agrícola do interior, enquanto os antigos caminhos foram destituídos do posto de principais estradas para os negócios com o *hinterland*. Somado a isso, a implantação de uma estrada de ferro alterava, de forma dramática, a paisagem existente.

Apenas no início do século XX foi considerado novamente estender trilhos até a cidade de Icó através da construção de um ramal da Estrada de Ferro de Baturité que ligaria a denominada estação da Serra à cidade de Icó. Os trabalhos de locação desse ramal foram iniciados em 12 de agosto de 1913 com “[...] os serviços de roçagem e terraplanagem” (BRASIL, 1913, p. 67-68).⁴⁶ No entanto, no mesmo relatório, foi também informada a suspensão desse projeto: “communico-vos que, conforme ordens recebidas de Fortaleza, ficam suspensos, depois do proximo pagamento, os serviços de Serra a Macapá, ramal de Icó; ficando, porém,

⁴⁶ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1913, p. 67-68.

200 homens no trecho de Iguati (sic) a Serra, para concluir o serviço do mesmo trecho" (BRASIL, 1913, p. 90).⁴⁷ No relatório de 1912 finalmente foi anunciado o cancelamento da obra. No texto, é possível perceber os motivos que culminaram nessa decisão, pois, segundo o autor do documento, tais obras foram suspensas "[...] a partir do mesmo tronco em que se encontra o sub-ramal de Orós, afim de concentrar todo o pessoal disponível na construcção deste, a qual é executada quase exclusivamente em terreno de rocha" (BRASIL, 1921, p. 128).⁴⁸

De outro lado, é preciso considerar a relação entre a seca, ou as discussões sobre os seus efeitos, e a edificação da Estrada de Ferro de Baturité. É sabido, a partir dos estudos de Tyrone Cândido, que a construção da ferrovia foi utilizada pelas autoridades públicas cearenses como lugar de trabalho para empregar os que se retiravam de suas terras para outras cidades, sobretudo a capital, fugindo da calamidade provocada pela seca. Nesse momento, a estrada de ferro e o trem são entendidos como obra de socorro público para o Ceará, o que implicaria pensar em que medida a necessidade de empregar as levas de retirantes influenciou na demarcação da Estrada de Ferro de Baturité.

Nesse quesito deve-se considerar também a construção de açudes no interior do Ceará, um ponto discutido pelos engenheiros do Instituto Politécnico, por alguns representantes do Império, pela Associação Brasileira de Aclimatação e a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, no final do século XIX, e apontada como solução possível para o problema das secas⁴⁹ que assolavam as "províncias do norte", entre outras sugestões, como desvio das águas do rio São Francisco, construção de canais para irrigação, estradas de ferro e rodagem (ALVES, 2003, p. 153).

Conforme Aline Silva e Lima, a construção de reservatórios de água no Ceará, sobretudo os de pequeno porte, foi paulatinamente posta em

⁴⁷ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1913, p. 90.

⁴⁸ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1921, p. 128.

⁴⁹ Sobre uso da água no Ceará ver RIOS, K. S. Por água abaixo e rio acima: falas e escritos sobre água no Ceará. In: MEDEIROS, A. S.; RIOS, K. S.; LUCAS, M. R. L. *Imaginário e Cultura*. Fortaleza: Núcleo de Documentação Cultural da UFC, 2011. p. 212-226.

ação por práticos durante o século XIX. Somente no final deste período foi iniciada a construção de açudes de grande porte como o Quixadá, em seguida denominado Cedro, em 1884 (LIMA, 2010, p. 24). Outros açudes foram planejados por diversas comissões formadas para esse fim, mas somente no início do século XX, com a criação do IOCS, em 1909, a açudagem foi implementada de forma mais sistemática (LIMA, 2010).

A construção desse açude foi estreitamente relacionada à edificação da Estrada de Ferro de Baturité. No relatório de 1885, o presidente da província cearense se pronuncia sobre essa estrada:

Ella tem seu ponto terminal em Baturité e como objectivo o Quixadá. Tive occasião de visitar este Valle situado, por assim dizer no coração da província, e no centro da convergência de todas as estradas provinciales, e pelo que vi, tornei-me fervoroso adepto do prolongamento da estrada em questão e principalmente agora com a construção do grande açude do Quixadá, que vai sobremodo fertilisar esse Valle com o deposito de 140.000,000 de metros d'agua e a irrigação de 3,000 hectares de terrenos agrícolas. A estrada de ferro é um complemento forçado do melhoramento resultante do grande reservatorio. D'isto convencido, mais de uma vez tenho me dirigido ao governo imperial encarecendo a necessidade de prolongamento, para o qual já está votada parte da quantia orçada (MOURA, 1885).

A estrada de ferro e o açude do Cedro, de uma forma muito relacionada, modificavam o interior do território cearense, promovendo uma nova geografia para a região aonde chegavam. A parte central da província era alterada com a implantação de trilhos e de um espelho d'água em um espaço de sertão, mas também pela afluência de pessoas que ali eram concentradas em grandes abarracamentos construídos para os trabalhadores das obras públicas, promovendo uma reorganização da geografia do interior do Ceará e das relações sociais ali estabelecidas.

De todo modo, mesmo tendo em vista o “combate às secas”, a Estrada de Ferro de Baturité foi construída num percurso que passava ao largo da antiga Estrada Geral do Jaguaribe e da cidade de Icó, perfazendo um traçado que ligava Quixeramobim, Senador Pompeu e

Iguatu, no sertão central da província do Ceará; no caso das últimas, lugares que não estavam relacionadas à classe senhorial ligada ao comércio das charqueadas no Ceará e promovendo outra possibilidade de acesso ao interior cearense que se utilizaria dos benefícios que se esperavam de uma ferrovia para que tal percurso fosse entendido como principal entre os demais.

Nesse momento os discursos sobre o trem no Ceará eram alternados entre a ideia de solução dos problemas causados pelas estiagens e a noção do transporte férreo como símbolo máximo e instrumento de progresso para os locais aonde chegasse, o que pode ser percebido tanto nos relatórios da Administração Provincial como nos periódicos editados no Ceará, à medida que nos folhetins eram veiculadas diferentes opiniões em torno das atividades do governo da província. Em edição do jornal *A Liça*,⁵⁰ na cidade de Crato, em 1903, é possível perceber a latência dos dois discursos no anúncio do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité à referida cidade. Conforme:

Um telegrama dirigido de Fortaleza para a << Cidade do Crato << trouxe-nos a feliz nova de haver o governo federal resolvido prolongar a via férrea de Baturité como medida attenuante das agruras da secca, tendo já, para este fim, aberto os necessários créditos. Só por efeito de huma inspiração divina poderia o senhor Rodrigues Alves ter esta generosa lembrança. **Em outras circunstâncias estando o Ceará a gozar os seus proventos, abundante e prospero, seria isto apenas uma promessa de um passo mais agigantado no caminho do progresso. Mais hoje, na quadra difícil e abrolhosa que vamos atravessando, como Christo com os pés em sangue a caminho do Golgotha, é um auxílio que nos envia, complacente e bom, o patriótico**

⁵⁰ Tal periódico teve sua primeira edição em 8 de julho de 1903 e apresentava-se como um órgão literário e noticioso. Era produzido por um grupo de intelectuais cratenses que se autointitulava Clube Romeiros do Porvir, entre eles José Alves de Figueiredo como redator. Apenas dois números deste jornal foram arquivados, cujos exemplares se encontram no Setor de Microfilmagens da Biblioteca Pública Menezes Pimentel (atual Biblioteca Pública do Estado do Ceará).

Presidente da Republica, não obstante a elle termos direito.

Não é o pensamento de que, decorridos poucos anos, o sibilo da locomotiva venha nos despertar desta apathia e insipidez em que vivemos, peculiares aos logares atrazados, trazendo nos a civilização com suas mil e variadas sugestões, que nos faz mover a penna em estes de entusiasmo. Não. É um sentimento inteiramente humanitário. É a lembrança de nossos irmãos e nós mesmos não precisarmos sahir estugados em busca de exílio onde mil vicissitudes amargas, oporobrios e até a escravidão nos esperam, a nós que nascemos livres em um torrão onde tudo é livre como o vento (permitam-nos paraphrasear o poeta), e encontramos nas asas da terra natal o socorro de que precisamos. [...] (ANÚNCIO..., 1903, p. 1, grifo próprio).⁵¹

Essa nota intitulada “A via férrea” foi publicada na primeira página do jornal *A Liça*. Independente da posição política de seus redatores e do autor do telegrama, é possível perceber nela as duas matrizes referenciais para o trem no Ceará. Dependendo do período e do clima experimentado, sobressaía um dos discursos para a apresentação da Estrada de Ferro de Baturité e do trem. Como na passagem do século XIX para o XX a região do Cariri experimentou a ausência de chuvas, o autor da notícia logo traduziu ferrovia e transporte férreo como auxílio no “combate à seca”, mesmo não perdendo de vista a ideia de progresso que seria possível se não fosse “a quadra difícil e abrolhosa” que experimentavam. No entanto, quando a estação de Crato foi inaugurada, no ano de 1926, em período de bom inverno, estrada de ferro e trem eram saudados como o próprio progresso que chegava à cidade (CORTEZ, 2008).

A vinculação entre transporte férreo e progresso é bastante difundida na civilização ocidental, sobretudo a partir da Revolução Industrial, na Inglaterra, que modificou os rumos de sua economia com a ferrovia e seu enorme apetite por ferro e carvão mineral, o que alavancou a exploração das minas inglesas. Nesse ínterim, não seria difícil que a estrada de ferro fosse, de imediato, traduzida como progresso.

⁵¹ *A Liça*, anno 1, n. 3, p. 1, 22 de julho de 1903.

A estrada de ferro estava inscrita no espetáculo que era o trabalho com ferro e vidro, cujo uso encantava muitos espectadores das exposições universais. As peripécias apresentadas nesses eventos alimentavam a crença em possibilidades as mais diversas em termos de transporte e progresso da parafernália técnica. É sintomático desse período a imagem de linhas férreas que promoveriam viagens para a lua ou os mais recônditos lugares do universo. E o discurso positivista, típico do século XIX, terminava por elaborar a crença de que todo esse progresso acompanharia a ferrovia e o trem e seria revertido no desenvolvimento econômico, político e humano aonde quer que se chegassem, ideia reverberada nas palavras do redator de *A Liça*, muito embora houvesse receio da parte de muitos em relação às mudanças.

Todavia, importa analisar como o discurso de que a cidade por onde passaria a estrada de ferro teria uma promessa de “[...] um passo mais agigantado no caminho do progresso” (ANÚNCIO..., 1903, p. 1) contribuiu na demarcação do traçado da Estrada de Ferro de Baturité, o que leva a estudar as relações estabelecidas entre as classes senhoriais de cidades como Crato, Barbalha e Juazeiro do Norte, na região do Cariri, posto que se trate de um espaço cuja configuração de clima, solo e vegetação, na década de 1920, que não requeresse uma ação de “combate às secas”, ao contrário do percebido no sertão central cearense em anos anteriores, sobressai a ideia de que a estrada de ferro e o trem lhes trariam progresso econômico e tecnológico.

Dessa forma, propor outra rota de entrada para o interior do Ceará significava a construção de outro “estado” com paisagens diversificadas e outras estruturas. Era a tentativa de apreensão e fabricação de um espaço novo que, “finalizado”, construiria também o Ceará sob perspectivas novas, delimitada pela “linha reta” da ferrovia e um novo regime de historicidade que era inaugurado naquela região. Mais do que isso, em virtude da ausência de rios navegáveis no interior do território, a Estrada de Ferro de Baturité era apresentada como a grande anunciadora de novos tempos; sua imagem facilmente era a inaugadora e principal símbolo da nova era, tanto por levar a primeira grande máquina a atravessar os sertões, como pelas transformações que

promoveu no modo como as pessoas viviam ao redimensionar noções de distância e tempo.

Tal processo, ao menos em princípio, contribuiu para fazer da estrada de ferro e do trem não só um instrumento, mas a síntese do mundo moderno no discurso dos governantes cearenses no fim do século XIX. No entanto, essas modificações estavam também relacionadas à expansão do capital inglês que era introduzido no Ceará pela própria construção de ferrovias. Esse aspecto também modificou os rumos do desenvolvimento econômico cearense e o estabelecimento de relações sociais e com o ambiente.

A Circulação de Mercadorias

É inquestionavelmente uma das mais palpitantes necessidades de que se resente a província – a viação, que facilite o transporte e a comunicação por meio de estradas regulares. O generoso espírito de empresa que ultimamente se tem desenvolvido nos cearenses, vai por diante, confundindo os timidos e incrédulos, a despeito das muitas dificuldades que se lhes antepõem, com a escassez do meio circulante. **Entretanto com maximo prazer comunico a V. Exc. que brevemente serão iniciados os trabalhos de construção de uma via férrea, pelo sistema *tram road* d'esta capital para o importante município de Baturité, empresa esta de grande alcance e futuro para a província, como V. Exc. pode muito bem compreender.** [...] É considerável o movimento da estrada que se vai construir. Ella se dirige aos municípios mais productores da província e pelos que também transitam quase todos os gêneros que se destinam a exportação pelo porto da capital, ou n'elle desembarcam para o consumo dos sertões. [...] Do melhoramento das nossas vias de transporte virá o aumento da nossa produção, e n'esta se acha a fonte de toda a receita Provincial (HENRIQUES, 1870b, p. 18-19, grifo próprio).⁵²

⁵² Relatório de presidente de província, 1870, p. 18-19.

Mais do que os interesses políticos, as ambições econômicas faziam parte do universo de negociações que envolviam a construção da Estrada de Ferro de Baturité e a definição do percurso que a linha férrea viria a ter. Essa relação foi insinuada nas discussões travadas na Assembleia Legislativa em torno da escolha entre o prolongamento da referida ferrovia ou a construção de outra via férrea entre as cidades de Aracati e Icó, conforme visto no tópico anterior, como também ganhou respaldo na escrita dos relatórios de presidentes de província que defenderam um projeto de modernização para o Ceará na segunda metade do século XIX. No documento acima, com o qual José Fernandes da Costa Pereira Junior⁵³ passou a administração da província do Ceará ao Coronel Joaquim da Cunha Freire, em 1870, ficou nítido o apelo aos interesses econômicos envolvidos na edificação da via, na menção constante aos “melhoramentos” que a província teria numa “[...] viação que facilitasse o transporte e a comunicação por meio de estradas regulares” (PEREIRA FREIRE, 1870).

Como ele, muitos outros presidentes cearenses desse período enfatizaram os avanços que a província teria através da construção de uma via férrea e todos eles se utilizaram da expressão “melhoramentos” para designar o progresso esperado.⁵⁴ Tamanha foi a identificação do final do século XIX, com essa ideia, que Sérgio Buarque de Holanda a denominou “Era da civilização material” ou “Era dos melhoramentos materiais” em seus estudos sobre o Brasil monárquico (HOLANDA, 1993).

Essa noção de “melhoramento” sugere, no entanto, uma influência de práticas capitalistas nesse processo, uma vez que a construção histórica do conceito está relacionada ao período de ascensão da propriedade capitalista na Europa no século XVI. Segundo Ellen Wood (2001, p. 89), por “melhoramento” era compreendido o “aumento da produtividade

⁵³ Quatro anos após ser presidente da província do Ceará, José Fernandes da Costa Pereira Junior assumiu o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

⁵⁴ Os exemplos podem ser observados ao longo da tese nas citações de relatórios de presidentes de província e em outros documentos produzidos por autoridades públicas e mesmo intelectuais (em jornais) aqui mencionados.

da terra com vistas ao lucro”. Nesse sentido, a autora infere que “[...] a própria palavra ‘melhorar’ [improve], em sua ascepção original, não significa apenas ‘tornar melhor’, num sentido geral, mas sim, literalmente, fazer alguma coisa com vistas ao lucro monetário, especialmente cultivar a terra para fins lucrativos [...].” Já “no século XVII, a palavra ‘melhorador’ [improver] estava solidamente estabelecida na língua [inglesa] para se referir àquele que tornava a terra produtiva e lucrativa [...]” e, no século XVIII, “fase áurea do capitalismo agrário, o ‘melhoramento’ em palavras e atos já tinha sua vigência plenamente reconhecida” (WOOD, 2001, p. 89). São estes três séculos um período de transição e de estabelecimento das práticas econômicas de tipo capitalistas.

No século XIX, conforme Maurice Dobb (1976), o capitalismo já apresentava sinais de maturidade na Europa Ocidental, uma vez que a revolução industrial (do final do século XVIII) representara a transição do estágio inicial desse sistema para outro “[...] onde o capitalismo, na base da transformação técnica, atingira seu próprio processo específico de produção apoiado na unidade de produção em larga escala e coletiva da fábrica” (DOBB, 1976, p. 32). Tal transformação técnica alterou o caráter do processo produtivo e a estrutura da indústria, afetando as relações sociais com a diminuição das “[...] fileiras do tipo de trabalhador-proprietário empreiteiro e pequeno artesão intermediário entre capitalista e assalariado e transformando a própria relação entre o trabalhador e o processo produtivo” (DOBB, 1976, p. 32). Nesse sentido, pode-se afirmar que a alteração no caráter da produção e das relações sociais que giram em seu entorno foram a fonte de uma “[...] onda poderosa de influência que se tenha espalhado diretamente a partir dali, em círculos amplos por toda a superfície da sociedade [inglesa]” e, em seguida, pelos vários países sob sua influência, entre eles o Brasil, a Índia e a China, por exemplo (DOBB, 1976, p. 41).

Essa onda de influência diz respeito à própria expansão capitalista, que se materializava no processo de exportação e na inversão de capital para outros países na tentativa de acumulação monetária pelos investidores através dessa circulação. Nesse sentido, para Marx e muitos

estudiosos marxistas, a acumulação de capital se tornou o centro nervoso desse sistema. Segundo o geógrafo David Harvey (2005, p. 41),

[...] a acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista. O sistema capitalista é, portanto, muito dinâmico e inevitavelmente expansível: esse sistema cria uma força permanentemente revolucionária que, incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos.

Sendo assim, “[...] o estado estacionário da reprodução simples é logicamente incompatível com a perpetuação do modo capitalista de produção” (HARVEY, 2005, p. 41).

Paralelamente, a influência europeia também se fazia sentir na invasão de ideias filosóficas e políticas deterministas, típicas do século XIX, tais como: “[...] o positivismo de Auguste Comte, o evolucionismo de Hebert Spencer, o biologismo de Ernest Haeckel, a antropogeografia de Friedrich Ratzel e o racismo de Arthur Gobineau”. Segundo José Murilo de Carvalho (2010, p. 32), “[...] o único determinismo oitocentista que não chegou ao Brasil na época foi o econômico de Karl Marx”⁵⁵

Considerando essas relações, é possível então inferir que as ideias de José Fernandes da Costa Pereira Junior no citado relatório eram influenciadas e sugeriam, em última instância, os sinais de uma “ideologia de um capitalismo em ascensão” (WOOD, 2001, p. 90) no Ceará, posto que os “melhoramentos” planejados e anunciados para o referido território estavam também inexoravelmente ligados à produtividade e ao lucro, o que ficou evidenciado na articulação de outras expressões ao longo do documento: “empresa de grande alcance e futuro”, “consumo dos sertões”, “aumento da produção” e “produção como fonte de receita provincial” (GONÇALVES, 1859, p. 5).⁵⁶ Expressões que, se não constatavam uma

⁵⁵ Muito embora as transformações estudadas por esse autor tenham alterado profundamente os rumos da nação, uma vez que o Brasil, no final século XIX, se tornava progressivamente capitalista, inclusive com a formação de uma estrutura espacial para a circulação de mercadorias (CARVALHO, 2010, p. 32).

⁵⁶ Já em 1859, no relatório de Antonio Marcellino Nunes Gonçalves à Assembleia

mudança radical de direção no desenvolvimento econômico cearense, ou mesmo brasileiro, ao menos indicavam a existência de um processo gradual e contínuo de modificação histórica que alterava progressivamente as relações sociais e econômicas ali estabelecidas.

Essa situação, considerando os estudos de Maurice Dobb (1976), podia identificar um período de transição entre dois modos diferentes de desenvolvimento econômico, pois se tratava de um período em que uma classe, ou a coalizão de algumas, com sua configuração econômica e social característica, tem sua hegemonia ameaçada e seu equilíbrio de forças passa a mostrar sinais de perturbação até, finalmente, o instante de ruptura, quando se estabeleceria novo equilíbrio dos jogos de poder. Nesse caso, ainda conforme o autor,

O antigo modo de produção não será forçosamente eliminado de todo, mas logo se reduzirá em escala até não ser mais um competidor sério do novo. Durante certo período o novo modo de produção, ligado às novas forças produtivas e potencialidades econômicas, deverá expandir-se muito além dos limites dentro dos quais o sistema antigo estava destinado a se mover, até que, por sua vez, as relações de classes e formas políticas determinadas, nas quais a nova classe dominante afirma seu poder, entram em conflito com algum outro desenvolvimento das forças produtivas, e a luta entre as duas é levada a um clímax mais uma vez (DOBB, 1976, p. 26-27).

Muito embora a concepção de transição desse autor considerasse um instante revolucionário no momento de ruptura, (a revolução industrial na Inglaterra), é oportuno destacar neste estudo a caracterização da

Provincial, foi utilizado o conceito de melhoramento articulado à ideia de obtenção de lucros. Na ocasião, mencionou um “negocio que considero de maior transcendencia, e que não pode ser adiado, sem grave prejuízo dos cofres provinciales, e sem o sacrifício de um dos primeiros melhoramentos de que necessita a provincia. Refiro-me a estrada que segue desta cidade com direcção á de Baturité, e que no futuro deve ligar esta província a de Pernambuco, tocando nas comarcas do Icó, Crato e Ouricury”. Relatório de presidente de província, 1859, p. 5.

transição de um determinado tipo de desenvolvimento econômico e social para outro, como um processo gradual e continuado (DOBB, 1976). No que diz respeito à ascensão das práticas capitalistas na Inglaterra, é observado um longo processo, que se estendeu do século XVI ao XIX, até que, nas palavras de Karl Polanyi, “[...] o dique estourou e o velho mundo foi colhido por onda inabalável no caminho de uma economia planetária” (POLANYI, 2012, p. 96).

O Ceará no final do século XIX, bastante influenciado pelo “estouro do dique”, passou a experimentar uma nova composição de relações econômicas e sociais que somente se consolidariam em longo prazo, ou que era dado início a um processo de transição do desenvolvimento econômico experimentado para outro, e isto através de projetos como a construção da EFB, que estava imbuído de intenções e das novas relações capitalistas experimentadas na Europa de maneira que o final dos oitocentos é o momento em que, lentamente, a paisagem histórica começava a apresentar indícios de outra forma econômica e social e, consequentemente, uma alteração no equilíbrio dos jogos de poder com a disputa entre uma classe senhorial ligada a Fortaleza e outra vinculada aos interesses aracatienses.

De qualquer forma o estabelecimento de relações cada vez mais capitalistas no Ceará, no final dos oitocentos, era resultado da expansão do capital e do ideário inglês pós-revolução industrial e a construção da Estrada de Ferro de Baturité pode ser entendida como um dos meios pelos quais o capital estrangeiro teve acesso facilitado e, por outro lado, viabilizou a consolidação de tais relações. Lembrando que essas relações começaram a ser modificadas antes da implementação da ferrovia no território cearense, mas sempre estiveram relacionadas à formação de uma rede de viação que servisse à circulação de mercadorias.

Este é, na verdade, o ponto-chave nos discursos das autoridades públicas brasileiras envolvidas com a ideia de modernidade, progresso e melhoramento da nação no século XIX. Não à toa a necessidade de garantir o frete de mercadorias é a preocupação e o objetivo que está por trás do relatório que inicia este texto. Afinal, o “melhoramento” da

viação é ali apontado como estratégia de obtenção de lucros na produção agrícola e não apenas para a exportação, pois se tratava da produção de um ambiente propício à circulação nos dois sentidos de mercadorias – gêneros que se destinam à exportação pelo porto da capital ou n'elle desembarcam para o consumo dos sertões.

É precisamente aí onde se insinua o interesse em um tipo de desenvolvimento econômico que privilegiasse a circulação de mercadorias: na ênfase de um trânsito nos dois sentidos. Nessa nova conjuntura, não basta ter a exportação da produção agrícola ou de produtos ligados ao trabalho com a criação de animais, pois não interessa ter no Ceará apenas um produtor permanente para o mercado europeu (como o Brasil o fora no período colonial), mas se trata da fabricação de um espaço que permitisse um trânsito em larga escala de mercadorias e que abrisse os caminhos para a integração da província numa economia que se expandia rapidamente. Nesse sentido, o empenho em viabilizar uma efetiva circulação de mercadorias sugeria um projeto no qual, progressivamente, o Ceará abandonaria as práticas de uma “economia com mercado”, uma vez que já havia uma parte da produção sendo comercializada com províncias vizinhas enquanto outra parte era exportada e deveria aderir às relações típicas de uma “economia de mercado”, em que o espaço é sensivelmente modificado para suportar o estabelecimento de determinadas relações sociais e econômicas.

A construção de uma estrutura de transporte que servisse à exportação e importação de mercadorias se tornou parte do processo gerado pela expansão do capital estrangeiro, de maioria inglês, para outros países. A entrada do capital estrangeiro no Brasil foi subsidiada pelo governo imperial e provincial, travestida nos traços de um projeto modernizador e na formação de um estado territorial, concretizado na construção de portos, estradas de ferro, linhas telegráficas etc. Em outras palavras, as determinações econômicas do capitalismo tinham na política, marcadamente nas ações governamentais, o caminho para a imposição de suas práticas ao cotidiano de homens e mulheres, a partir desse momento, consumidores. Por isso, a implantação de projetos modernizadores consistia no estabelecimento de relações econômicas

que garantissem a expansão do capital estrangeiro. Foi nesse contexto que a construção de estradas de ferro despontou no Brasil como projeto de modernização por excelência.

A circulação de mercadorias é um dos imperativos do capitalismo. Nesse sistema, ela significa uma ênfase no percurso de troca de produtos entre um que é o produtor e outro, o comprador. Na verdade, a velocidade com que se percorrem as distâncias entre esses dois pontos ou ainda para os mercados ou fontes de matéria-prima, é fundamental para o cálculo dos custos envolvidos nesse processo. Assim, quanto maior o “período de perambulação” das mercadorias, menor o valor do excedente no final da transação. Por isso, a necessidade de “melhorias compensatórias” nos caminhos do giro das mercadorias. Conforme Karl Marx (*apud* HARVEY, 2005, p. 49).

Enquanto o capital deve, por um lado, esforçar-se em derrubar todas as barreiras espaciais para realizar o intercâmbio (isto é, a troca), e conquistar todo o mundo como seu mercado, esse capital esforça-se, por outro lado, em anular esse espaço pelo tempo [...]. Quanto mais desenvolvido o capital [...] mais esse capital esforça-se, simultaneamente, em relação a uma ainda maior ampliação do mercado e a uma anulação do espaço pelo tempo.

A tentativa de anular o espaço a serviço do tempo ou de suprimir as distâncias através da aceleração do tempo existia em função da necessidade de fazer a produção circular cada vez mais rápido no trajeto entre produtores e consumidores. Esse imperativo forçava a adequação do território à nova realidade, o que significava o abandono de antigas estradas e caminhos em favor de uma estrutura geográfica que satisfazia melhor as novas aspirações. Na Europa e nos lugares de sua influência, as estradas de poeira foram progressivamente substituídas por estradas “mais planejadas” e logo depois pelos caminhos de ferro.

As novas aspirações no que diz respeito à produção para exportação, no caso do Brasil, estavam intimamente relacionadas à produção

agrícola, uma vez que o país entrava no circuito capitalista internacional como uma economia primário-exportadora, com destaque para o cultivo de café, mais presente no sul do país, e de outros produtos como algodão, característico das províncias do norte, como o Ceará. Tanto é que foram enviados inúmeros ofícios às províncias brasileiras com manuais de agricultura,⁵⁷ questionários sobre vegetação e topografia,⁵⁸ bem como foram trazidas diversas sementes de plantas⁵⁹ que produzissem elementos vendáveis.

Contudo, no Ceará não havia um ambiente considerado propício pelos governantes para uma razoável circulação da produção agrícola. Essa passou a ser uma das maiores preocupações das autoridades públicas e dos homens de “letras” da província que, desde meados do século XIX, demonstraram desconforto com a impossibilidade de uma movimentação ágil no interior do território em função da falta de estradas e a vulnerabilidade das viagens à incidência de variantes ambientais. Tal apreensão preencheu as discussões nos documentos oficiais do período, cuja tônica passou a ser os embargos que impediam a saída da produção agrícola e, em retorno, a entrada de objetos comerciáveis.

No interior do território, na região do Cariri, famosa pela produção dos engenhos de rapadura, a relação entre a falta de estradas consideradas satisfatórias e a necessidade de circulação de mercadorias foi expressa em jornais e documentos oficiais. João Brígido, nas edições do *O Araripe*, editado nas décadas de 1850 e 1860, em Crato, sede de comarca dessa região, foi enfático em denunciar a ausência de “[...] boas estradas

⁵⁷ Por exemplo, o Manual do Agricultor de generos alimentícios de Antonio Caetano da Fonseca, do qual foram enviados 80 exemplares para o Ceará, anexo à circular de 26 de abril de 1865. Apec – Fundo Ministério dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, Rio de Janeiro.

⁵⁸ Um deles foi enviado em 20 de julho de 1875, mas houve muitos outros semelhantes. Apec – Fundo Ministério dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, Rio de Janeiro.

⁵⁹ Ver ofícios nº 5512 de 10 de outubro 1874 e nº 1950 de 6 de abril de 1875, entre outros. Apec – Fundo Ministério dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, Rio de Janeiro.

sobretudo para o Icó, interposto commercial do Cariry” (O ARARIPE, 1858, p. 1).⁶⁰ Essa, inclusive, era a pauta predominante nos protestos presentes nas correspondências oficiais da Câmara Municipal de Crato. Em 1847, foi reclamado no ofício enviado à presidência da província:

Em comprimento ao que por V. Exc.a nos foi ordenado no officio circular nº 3 de 20 de Março proximo passado, acerca das precisões mais urgentes deste municipio, para esta Camara a satisfazer taõ sagrado dever, para achar quis a Assemblea Legislativa Provincial corresponda as vistas de V. Exc. a, que será infalível o melhoramento em todos os ramos desta Província que tem a Glória ser Administrada por V.Exc.a. As precisões mais urgentes deste municipio continuão a ser, as que por esta mesma Camara ja forão ponderadas a V. Exc.a nos officios n.ºs 9 de 28 de abril de 1845, e 33 de 11 de março do anno passado: a industria geral delle he Agricula, e está muito atrasada, sendo o principal motivo deste atrazo, as pessimas estradas que partem desta Villa para as diferentes partes da Província, e das circunvizinhas, muito principalmente a do Ico por onde entra todo Comercio de fazendas seccas, e mulhadas, que paraliza no inverno pellas intermicencias do Rio Salgado. Neste municipio ameno e bello, Exmo Snr, não ha precizões de assudes, por ser todo o termo cortado de Ribeiras, e suas nativas aguas depois de banharem vastas planices cobertas de plantações, reunem-se e formão as correntes Batateira, Salamanca e Inhumá (CRATO, 1847).⁶¹

O registro de reclamações em ofício quanto às condições das estradas que ligavam Crato a outras cidades da província do Ceará, que lhes eram “interposto (entreposto) comercial”, preencheu outros documentos de correspondência dessa Câmara. Em 1841, o ofício que respondia à circular de nº 13, de 17 de março, também destacava as necessidades mais urgentes da vila, usando a costumeira justificativa de

⁶⁰ *O Araripe*, 16 de outubro de 1858, p. 1.

⁶¹ Ofício da Câmara Municipal do Crato, em 13 de abril de 1847, ao presidente da província do Ceará, caixa 34, Apec.

que se tratava de uma das regiões mais verdejantes e férteis no interior do Ceará (um oásis no meio do sertão) e próspera pela produção de rapadura nos engenhos ali estabelecidos:

Por cuja cauza a **Agricultura atrazada com pezados onnos, e falta de industria, e o fraco Comercio sobre carregado de impostos, e conduzido em animais por longincuas e tortuozas estradas, que além de pessimas se tornam intrenzitáveis na estação xuvoza** reclaman as providencias de V. Ex^a afim de se abrir a estrada desta Villa para o Icó, assim como tam bem as mais estradas, que partem deste município para as Provincias lemitrofes e deferentes pontos desta [...] (CRATO, 1847, grifo próprio).⁶²

O ofício, de 16 de outubro de 1858, da mesma forma fazia referências a duas outras correspondências anteriores em que foi registrado esse tipo de reclamação: 28 de abril de 1845 e 11 de março de 1846.⁶³

Nesse contexto, os planos para a construção de ferrovias se tornaram assunto caro nos relatórios e documentos oficiais e ponto alto nas discussões da Assembleia Legislativa e nas Assembleias provinciais. Nos relatórios de presidente de província do Ceará, sobretudo a partir da década de 1860, eram frequentes as referências às projeções dos percursos mais adequados a um sistema de viação férrea para o território e a circulação de mercadorias. No texto produzido por Lafayette Rodrigues Pereira é possível perceber esta como a principal intenção ou preocupação do governante:

Esta província é essencialmente agrícola. As serras frescas que se erguem á espaço como Oasis de verdura no meio de planícies requeimadas, e as margens dos rios e correntes que pela maior parte deixam de correr na estação secca são de uma

⁶² Ofício da Câmara Municipal do Crato, em 25 de abril de 1841, ao presidente da província do Ceará, caixa 34, Apec.

⁶³ Ofício nº 47 da Câmara Municipal do Crato, em 13 de abril de 1847, ao presidente da província do Ceará, caixa 34, Apec.

fertilidade prodigiosa. A agricultura aqui lucta com as mesmas difficuldades que lhe embargam o desenvolvimento em outras províncias: peâ-lhe a rotina e faltam-lhe meios de transporte, capitaes e braços. N'esta ordem de necessidades, a que requer mais prompta satisfação, é a de transporte. Desde o dia em que os productos agrícolas acharem fácil saída para o litoral, os capitaes e braços surgirão como por encanto, e a rotina será substituída pelas novas práticas (PEREIRA, 1865, p. 24, grifo próprio).⁶⁴

A noção de que a lavoura brasileira, não apenas a cearense, estaria em crise foi utilizada recorridas vezes para justificar a importação de novas tecnologias, nesse caso a ferrovia. Em alguns relatórios a descrição das dificuldades enfrentadas no trato com a lavoura precedia, estrategicamente, as informações sobre o andamento da construção da Estrada de Ferro de Baturité, como o datado de 1875, de Esmerino Gomes Parente. Imediatamente antes do tópico intitulado *Via Férrea de Baturité*, esse presidente destacou que:

A lavoura n'esta como nas demais províncias do Imperio passa por uma dolorosa crise, que cumpre ser, quanto antes, remediada. A falta, quasi absoluta, de capitaes para acudir aos seus misteres, a ausencia de transporte facil e barato, que leve os nossos productos aos centros consumidores, a par do systema rotineiro e penoso, que estanca e consome, em pura perda para o agricultor, todo o esforço e actividade, são a largos traços as causas reaes desse estado de agonia, em que se debate uma das nossas principais industrias, e poderosa fonte da riquesa Provincial (PARENTE, 1875a, p. 25).⁶⁵

Como se tornou recorrente entre autoridades públicas cearenses na segunda metade do século XIX, Lafayette Rodrigues Pereira e Esmerino Gomes Parente estavam convencidos de que a produção agrícola provincial não tinha o desenvolvimento que poderia alcançar, sobretudo pelas

⁶⁴ Relatório de presidente de província, 10 de junho de 1865, p. 24.

⁶⁵ Fala de presidente de província, 1875, p. 25.

dificuldades de transporte. Lafayette Rodrigues, no entanto, foi o primeiro presidente de província no Ceará a se referir em projetos concretos à guisa de solução para o problema.

A resposta para a falta de vias de comunicação era compreendida como possível através de aperfeiçoamentos técnicos modernos e intervenção do Estado imperial. Por isso, esse presidente enfatizou a ausência de “[...] estradas regularmente construídas [no Ceará, uma vez que] suas vias de comunicação consistem, pela maior parte, em caminhos imperfeitíssimos, abertos ao acaso, antes segundo necessidades occasionaes do que em vista de um plano preconcebido” (PEREIRA, 1865, p. 21).⁶⁶ Sua explanação para uma rede de estradas que parecia ideal à província do Ceará evidenciava ainda mais a função das estradas como suporte, principalmente para a circulação de mercadorias. Tamanha era a importância econômica desses caminhos, talvez mais do que políticas que, ainda nesse relatório, foram propostas três rotas (para linha férrea) ligando independentemente três regiões produtoras do interior ao litoral: a *sueste* pela ribeira do rio Jaguaribe; a noroeste pelo Vale do Acaracú; ao centro em direção ao maciço de Baturité.

Perceber-se-á na descrição das três rotas para o interior que em todos os três casos a passagem de gêneros é o fator preponderante para se pensar no percurso das estradas, que seguem a “lógica” da ligação por estradas de ferro entre os centros agrícolas e o litoral.

A superfície do Ceará é uma vasta planura que se estende das praias septentrionais do Atlântico até a serra grande, que com diferentes nomes a limita pelo lado do sul. Na amplidão d'esta planura erguem-se aqui, alli, algumas serras que interrompendo a monotonia da configuração do solo, todavia não levantam embaraços á abertura de estradas. As disposições naturaes do terreno, a collocação dos municípios mais férteis e a posição dos melhores portos indicam, ao primeiro relance d'ollhos, qual a direcção das principais linhas que devem formar a rede de

⁶⁶ Relatório de presidente de província, 10 de junho de 1865, p. 21.

estradas da província. O vale do 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 do Aracaty. **O transporte dos productos da extensa região ocupada por aquelles municípios e dos artigos de commercio obtidos em retorno faz-se actualmente em carros puchados á bois** pela estrada do Icó ao Aracaty, caminho imperfeitíssimo, desgarnecido de pontes, sem aterros indispensáveis, impraticável durante a estação das chuvas. Essa será a grande linha de Sueste. Ao Noroeste, o Valle do Acaracú oferece excelente leito a uma estrada que, partindo da raiz da Serra Grande e atravessando as importantes comarcas do Ipú, Sobral, Acaracú, vá terminar no porto deste ultimo nome. **A considerável produção dos municípios da Imperatriz e S Francisco há de naturalmente demandar o porto do Mundaú** que lhe fica na proximidade de 15 á 20 milhas, uma vez acabada a estrada de Itapipoca. 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 léguas de cumprimento e 7 de largura, **o torrão mais fecundo da província, comparavel na força e 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 esta capital e aquella região. Taes são as grandes linhas da viação da província. Os municípios que ficam fora de seu desenvolvimento, como Quixeramobim, S. João do Príncipe e outros, pôdem facilmente ser comprehendidos n'esta rede por meio de estradas lateraes (PEREIRA, 1865, p. 24).⁶⁷

Conforme Raimundo Jucier Sousa de Assis (2011, p. 71), “foi esse estudo que deu o primeiro passo para se refletir acerca da modernização da circulação no território do Ceará e concordou com a implantação inicial do projeto ferroviário que partia de Fortaleza, como escolha do grupo,⁶⁸ e tocaria os pontos principais do interior da

⁶⁷ Relatório de presidente de província, 10 de junho de 1865, p. 24.

⁶⁸ Em virtude da falta de maiores recursos para a execução da obra, foi apenas iniciada a rota que ligava Fortaleza às serras e sertões e que veio a ser a Estrada de Ferro de Baturité; as outras duas nem chegaram a ser executadas.

província". Essa projeção, como também indicou o citado autor, havia sido feita pelo engenheiro Zózimo Barroso, formado pela Escola Central do Rio de Janeiro (mais tarde Instituto Politécnico) em um momento em que o Aviso de 30 de novembro de 1864, do Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, acenava favoravelmente para esta obra.⁶⁹

De qualquer forma, era a circulação de mercadorias o imperativo que regia o planejamento de uma (ou mais) estrada de ferro para o Ceará. Essa condição e a necessidade também foram apontadas como essenciais nos discursos dos engenheiros envolvidos com a obra, como foi evidenciado na fala com que João Martins da Silva Coutinho explicou as vantagens financeiras da EFB. Nela, o referido engenheiro asseverou: “[...] em relação á estrada de ferro só nos importa a producção que sobra do consummo local e é enviada ao mercado da capital; isto é o que tem de percorrer a linha” (COUTINHO, [1864?]). No decorrer de sua explanação ficou ainda mais evidente a compreensão da circulação da produção agrícola como prática com vistas ao lucro monetário, o que relacionava a construção e o funcionamento da estrada de ferro a um exercício capitalista.

D'estes produtos a capital consomme uma parte, sendo o resto exportado para fora e dentro do Imperio. Assim, pois, temos de juntar ao algarismo da exportação o referido consumo, para termos a somma do que vem ao mercado. Mas, como a praça de Fortaleza recebe alguns gêneros pela praça de Soure e

⁶⁹ Conforme visto: “Convido que hajao os maiores esclarecimentos sobre a estrada de Baturité desta província, sirva-se de V. Exa. 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 de produtos, e sobre a possibilidade, e projetos, que por ventura existao de incorporação de companhias para levar a effeito esse melhamento; em que condição se acha aquela 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 do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas de 1864) (BRASIL, 1864).

Mecejana, podemos tomar sem erro sensivel, a cifra da exportação geral, como representando os valores que descem pela estrada central. A exportação anual do último quinquênio de 1868 a 1873 foi de 5:536:000\$000 réis, despresando fracções, mas como o progresso tem sido ultimamente de 13% ao anno, será a exportação de 8:400:000\$000 réis em fins de 1877, quando pôde a estrada ficar prompta. Decompondo-se esta somma em peso, à razão de 4\$000 por arroba que é o valor médio dos generos teremos 2:100\$000 arrobas, que junto a 400:000 arrobas de importação perfazem o peso total, que tem de percorrer a linha. Para fugir de qualquer exageração reduzamos esta cifra 2:000:000 apenas, contando com futuras eventualidades de baixa de preço, irregularidade de estações, epidemias etc. Supondo que as mercadorias percorram sómente os dous terços da linha ou dez léguas, e sendo o frete de 30 réis por léguia e arroba, elevar-se-há o produto desta verba a 600:000:000. Tomando a base de 50:000 passageiros, ou menos do que razoavelmente se pôde contar, a razão de 4\$000 réis para cada um, temos mais 200:000\$000 ou 800:000\$000 réis para o producto bruto da estrada. O custeio, nas condições do tráfego acima apontadas, não deve ser maior de 20:000\$000 por léguia, entretanto demos 28\$000\$000 réis, tanto quanto despende a estrada de Pernambuco, que tem o movimento duplo da nossa. Abatendo-se da renda bruta a quantia de 420:000\$000 de custeio (28:000\$000 em 15 leguas), restará o liquido de 380:000\$000, ou mais de 6% do capital de 6:000:000\$000, Maximo necessário a construcção. Como se viu foi calculada a renda com a maior segurança e largamente a despesa; o liquido que apresentamos é, pois, seguro e inevitável (COUTINHO, [1864?]).

É importante considerar, no entanto, que a construção de ferrovias no Brasil não inaugurava a era capitalista no país. Na verdade, e conforme Renato Ortiz em *Cultura e Modernidade*, “[...] a intensificação da circulação é uma decorrência das transformações mais amplas que ocorrem na sociedade; a materialidade dos transportes as expressa” (ORTIZ, 1991, p. 199). Nesse sentido, é oportuno considerar que o país, antes do trem, já vinha experimentando modificações nas suas formas de relações sociais, que se tornavam progressivamente capitalistas, muito embora

fosse perceptível muitas permanências de outros modos de produção que ainda influenciavam a sociedade.

Indícios do processo de estabelecimento de relações capitalistas no Brasil foram observados a partir da segunda metade do século XIX. Sidney Chalhoub (2010, p. 38). chegou a afirmar que “o ano de 1850 é um divisor de águas na vida política e social do Império” em virtude do fim do tráfico negreiro, com a lei Euzébio de Queiroz, que interrompeu o principal fluxo de mão de obra para a lavoura cafeicultora, e a promulgação da lei de terras, entendida como alternativa para obtenção de lucros através da utilização e venda de terras públicas. Também João Antonio Pena, analisando o processo econômico brasileiro experimentado nesse período, destacou que:

[...] antes de 1888 já estavam em curso diversas iniciativas, que criaram as bases do marco legal-institucional necessário à consolidação das relações econômicas mercantis capitalistas, como são o Código Comercial, de 1850; a Lei de Locação de Serviços, de 1879; a política de incentivos à imigração; as políticas de apoio à expansão de ferrovias (PENA, 2010, p. 221).

O Ceará participava das alterações experimentadas na vida econômica e social do Brasil, a partir da segunda metade do século XIX, com esta província, apresentando um determinado equilíbrio do seu comércio exterior “[...] acompanhando aproximadamente e mais uma vez o movimento da balança comercial brasileira, pensada como um todo, que a partir dos anos 1860 passou a ter saldos positivos”, fruto da expansão da cafeicultura na região sudeste do país. Segundo Denise Monteiro Takeya, esse processo vivido no Ceará se encaminhava para uma integração cada vez maior à Divisão Internacional do Trabalho e transformava a capital, Fortaleza, com o estabelecimento de casas estrangeiras, tais como: Singlehurst & Co, Kalkmann & Cia, Brunn & Cia, J. U. Graff & Cia, Ricardo Hughes e a Casa Boris, objeto de estudo desta autora (TAKEYA, 1995, p. 103-112).

Dessa forma, tanto no Ceará como em todo o Brasil, a estrada de ferro não é inauguradora do capitalismo, cujos indícios começam a ser

experimentados a partir da segunda metade do século XIX nas modificações legais e institucionais implementadas pelo governo brasileiro para acompanhar as alterações da vida econômica do país em função de seu alinhamento a outras nações, como a Inglaterra. Assim, a Estrada de Ferro de Baturité deve ser compreendida como parte de um projeto maior de internacionalização do capital estrangeiro ou, segundo Josémir Camilo, como “[...] a mola mestra dos investimentos na segunda metade do século XIX”. Tais investimentos eram, sobretudo ingleses, que buscavam “[...] mercado consumidor para seus produtos de bens de capitais, bem como da expansão do capital financeiro através dos investimentos em ferrovias, serviço de abastecimento de água e iluminação pública, urbanização, portos, bancos, companhias de navegações, de minas etc” (MELO, 2007, p. 43).

Conforme Leslie Bethel, até a década de 1860 o número de investimentos ingleses no Brasil foi pequeno, percebido na abertura de bancos comerciais no Rio de Janeiro, como também no desenvolvimento de algumas ferrovias e serviços de utilidade pública. Essa situação somente foi modificada entre 1865 e 1885 quando “[...] o investimento estrangeiro direto no Brasil, praticamente todo ele britânico, mais do que triplicou, passando de 7,3 milhões de libras para 24,4 milhões de libras”, sendo que “[...] quase 80% desse capital foram aplicados no desenvolvimento da rede ferroviária brasileira” (BETHEL, 2010, p. 141) de maneira que, no estabelecimento de relações capitalistas no Brasil, o trem (tecnologia moderna) surgiu como um produto ou ainda um tipo específico de estrutura geográfica gerada pela necessidade de acúmulo de capital através da circulação da mercadoria.

A rápida expansão da edificação de vias férreas, na segunda metade do século XIX, contribuía para o crescimento acelerado das indústrias de bens de capital (HOBSBAWM, 2010, p. 84). As linhas de ferro estimulavam a atividade mineradora, sobretudo em mãos inglesas, e a Inglaterra, através de inúmeras companhias de seus cidadãos, auxiliava na implantação de ferrovias em outros países. Contudo, também é possível afirmar que a construção de ferrovias, se não foi o inaugurador, foi certamente um dos principais meios de expansão do capital internacional para o Brasil e para o Ceará, mais especificamente.

Concretamente, o capital estrangeiro, de maioria inglesa, era introduzido no Brasil, entre outros suportes, através da inversão de capitais e da importação do aparato necessário para a montagem da estrada de ferro e do trem. O investimento em estradas de ferro, no século XIX, existiu, conforme Eric Hobsbawm, em *A Era das Revoluções*, na forma de “[...] explosões de loucura especulativa conhecidas como ‘coqueluches ferroviárias’”, que podem ser expressas no aumento vertiginoso de 28 milhões de libras investidas em 1840 para 240 milhões de libras em 1850, montante fruto da acumulação de renda pelas classes ricas e médias da Grã-Bretanha, principal público investidor. Ainda segundo o autor, “[...] estas explosões de investimento parecem irracionais, porque de fato poucas ferrovias eram mais lucrativas para o investidor do que outras formas de empresa; a maioria produzia lucros bem modestos e muitas nem chegavam a dar lucro” (HOBSBAWM, 2010, p. 85-86).

No Ceará, houve a inversão de capitais, em especial inglês, ou seja, os “investidores” empregavam capital numa empresa com fim especulativo ou em empréstimos a juros.⁷⁰ Na organização de uma Companhia para a construção da ferrovia entre Fortaleza e Baturité, é possível identificar a participação de ingleses nos acordos como investidores como, por exemplo, na contratação, pelo engenheiro inglês Jonh James Foster, junto a José Pompeu de Albuquerque Cavalcante,

⁷⁰ Também devem ser considerados os empréstimos feitos nas praças europeias para outras obras e projetos de modernização do Ceará. Nesse bojo, pode ser citado o empréstimo de 1904 (pela Lei nº 756, de 5 de agosto de 1904, revigorada pela de nº 924, de 16 de julho de 1908) que autorizou a realização dos serviços de saneamento da capital cearense, através das negociações “confiadas ao comerciante Aquiles Boris, chefe da importante firma Boris Freres, de Fortaleza, a quem coube, afinal, como representante do Estado, contratar com os banqueiros parisienses Louis Dreyfuss & Cie. a abertura de um crédito de Frs. 15.000.000,00 (quinze milhões de francos), a juros de 5% ao ano, tipo 83, líquido de Frs. 12.450.000,00, correspondentes a 7.470.000\$000, ao câmbio da época”. Como também, o realizado na década de 1920 “para conclusão dos serviços de água e esgoto de Fortaleza” negociados pelo estado do Ceará e “Robert Morris, agente financeiro Norte-americano, dando origem à operação contratada em Nova Orleans, a 1º de agosto de 1922” (SOUZA, 1963, p. 96).

[...] em 4 de abril de 1868, da organização de uma Companhia, que empreendesse a construção de uma via ferrea pelo sistema mais economico ou de um tram-road desta capital para Pacatuba com um ramal para Maranguape, garantindo a província 5% sobre o capital que fosse empregado nas obras, e subscrição de ações em numero de 500 das que emitisse a Companhia (HENRIQUES, 1870).⁷¹

Ou na participação do “negociante inglez” Henrique Browclehurst, na Diretoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, que iniciou a construção dessa estrada.⁷²

Na fala de presidente de província de 1875 também fica clara a influência do capital estrangeiro nos rumos da execução da obra, uma vez que os investimentos europeus eram apresentados como uma das alternativas mais viáveis para se obter o financiamento necessário à construção da EFB:

O capital destinado a 1^a secção é de 800.000\$ e já se acham tomadas 2.750 ações, representando quase 75%. A grande taxa a que estão sujeitos os capitais em circulação na província, e sobretudo a falta de fundos disponíveis dos empregos usuais do nosso commercio, máxime depois do aparecimento da crise, que atravessamos, tem retardado o levantamento de todo o fundo social, que se destina a esse grande melhoramento, fazendo com que convirjam as vistas da Companhia para os mercados monetários da Europa (GRAÇA, 1875a, p. 18).⁷³

Nessa ocasião, chegou a ser aventada a possibilidade de a diretoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité promover “[...] a venda da empreza a uma Companhia europea, para o que há feito os preliminares do ajuste, por intermedio de R. Singlehurst & C.^a de Liverpool”

⁷¹ Fala de presidente de província, 1870, anexo – Renúncia do Contrato para organização da Companhia para construção da Via Férrea de Baturité.

⁷² Fala de presidente de província, 1870, anexo – Cópia das proposições para construção da Via Férrea de Baturité.

⁷³ Fala de presidente de província, 1875, p. 18.

(GRAÇA, 1875b, p. 26),⁷⁴ o que não ocorreu. A Estrada de Ferro de Baturité somente foi arrendada em 1896 para Novis/Alfredo, pelo Decreto 2.413, de 28 de dezembro de 1896, e, em 1911, para a *South American Railway Construction Company, Limited* – SARCCOL, pelo Decreto nº 8711,⁷⁵ de 10 de maio de 1911 – este último contrato indica outro exemplo de inversão de capitais no âmbito da construção.

De outro lado, a própria ferrovia, no sentido das demandas de material necessário à sua construção (além do apetite pelo investimento de capitais), significou um mercado consumidor voraz para a produção de ferro, aço, carvão e maquinaria pesada. Segundo Hobsbawm (2010, p. 84-86), a ferrovia “[...] propiciava justamente a demanda maciça que se fazia necessária para as indústrias de bens de capital se transformarem tão profundamente quanto à indústria algodoeira”, que foi a primeira a se revolucionar. Nessa conjuntura, “[...] as ferrovias resolveram virtualmente todos os problemas do crescimento econômico”.

É possível perceber a introdução de capital estrangeiro no Ceará na importação de produtos de origem inglesa, sobretudo os metálicos, para a construção das ferrovias. Em 1877, na fala de Caetano Estellita Cavalcante Pessoa, então presidente da província, essa circunstância foi indicada quando o referido governante mencionou que a Companhia Cearense da Via Férrea da Baturité “[...] comprou a credito na Europa a maior parte de seu material fixo e rodante, constituindo-se em debito de uma somma superior a 70 contos de réis” (PESSOA, 1877, p. 26).⁷⁶ Também na série de ofícios trocados entre a presidência da província e a administração da obra de construção da Estrada de Ferro de Baturité, essa relação foi evidenciada, isto porque os ditames burocráticos exigiam a autorização como “[...] livre de impostos” pelo presidente da província para que o material chegado nos navios a vapor fosse retirado, o que

⁷⁴ Relatório de presidente de província, 1875, p. 26.

⁷⁵ Este decreto era uma revisão do contrato de 4 de fevereiro de 1910 com a *South American Railway Construction Company Limited*, na conformidade dos Decretos nºs 7669 e 7842A de 18 de novembro de 1909 e 3 de fevereiro de 1910.

⁷⁶ Fala do presidente da província, 1877, p. 26.

obrigava os engenheiros-chefes da ferrovia a fazer uma solicitação por escrito a cada entrada de material na alfândega de Fortaleza.

Dos ofícios trocados e localizados entre as referidas partes no período compreendido de setembro de 1878 a março de 1880, pelo menos 31 deles eram requerimentos de liberação de material de marca EFB (como eram registrados para o transporte) ou o despacho de resposta expedido pelo presidente da província.⁷⁷ A maioria se referia a volumes que chegavam de outros países, tais como: Bélgica (vindos da Antuérpia), Inglaterra (de Liverpool e Londres) e Estados Unidos (Nova York e Filadélfia), sendo a maior parte de origem inglesa: eram o triplo de importações em relação aos belgas e quase o dobro dos americanos. A maioria das entradas, no entanto, vinha de Liverpool: foram 5 pontes de ferro,⁷⁸ 500 barricas de cimento,⁷⁹ 250 amarrados de fios telegráficos,⁸⁰ 100 tubos de latão,⁸¹ 600 barricas de cimento,⁸² 129 volumes – material de uma ponte,⁸³ “uma caixa contendo machinismos”⁸⁴ e um último não discriminado.⁸⁵

Também expressivas em volume eram as importações de origem belga. Da Antuérpia para a Estrada de Ferro de Baturité foram entregues

⁷⁷ Foram contados os ofícios de pedido de liberação, como também os despachos em que não foram encontradas as solicitações correspondentes.

⁷⁸ CEARÁ. *Ofício s/n, de 16 de abril de 1879*. Fortaleza: [s.n.], 1879g (Apec. EF. FB, 1879).

⁷⁹ CEARÁ. *Ofício nº 671, de 2 de junho de 1879*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1879d (Apec. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880)).

⁸⁰ CEARÁ. *Ofício nº 820, de 5 de julho de 1879*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1879e (BR. Apec. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880)).

⁸¹ CEARÁ. *Ofício s/n, de 25 de agosto de 1879*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1879l (Apec. EF. FB, cx. 3, 1879).

⁸² CEARÁ. *Ofício s/n, de 27 de agosto de 1879*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1879m (Apec. EF. FB, cx. 3, 1879).

⁸³ CEARÁ. *Ofício nº 857, de 12 de janeiro de 1879*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1880d (Apec. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), cx. 4, livro 5).

⁸⁴ CEARÁ. *Ofício nº 250, de 15 de dezembro de 1879*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1879b (Apec. EF. FB, cx. 3, 1879).

⁸⁵ CEARÁ. *Ofício nº 80, de 13 de janeiro de 1880*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1880b (Apec. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), cx. 4, livro 5).

na alfândega cearense, em fevereiro de 1879, 3.877 trilhos de 7m de comprimento, 490 trilhos de 6,90m de comprimento, 860 armados com chapas de juntas, 51 caixas de grampos, 51 caixas de parafusos;⁸⁶ e outros 4.312 trilhos de ferro, 860 armados de chapas, 149 caixas de pregos e parafusos,⁸⁷ entregues quatro dias depois do primeiro carregamento. Dos Estados Unidos constam, pelo menos, “[...] 331 volumes da marca SB & C, de diversos materiais que mandei vir de Nova York para o prolongamento d'esta estrada de ferro”⁸⁸ conforme ofício assinado por Carlos Alberto Morsing, e ainda 14 pares de rodas para carros que foram importadas também de Nova York para a Estrada de Ferro de Baturité.⁸⁹

As edições do jornal *O Cearense*, da mesma forma, dão indícios dessa importação de bens de capital para modernização da província e, mais tarde, do estado, através da implementação de uma estrutura de viação ferroviária. Há várias notificações de chegada de material (trilhos, cimento e outros volumes) provenientes de Liverpool, Antuérpia e Londres, principalmente.

Em 1919, os relatórios enviados ao Ministério da Viação e Obras Públicas demonstram que a importação do material rodante da EFB persistia. Ao mencionar o atraso no transporte de mercadorias, o autor do relatório inferiu que:

As reclamações do comércio motivadas pelo retardamento no transporte daquela malvácea e outras mercadorias que, às vezes se prolongava até 90 dias, deixavam a Administração em conjunctura bastante crítica, muito embora a sua patente inculpabilidade, tendo em vista os obices oriundos da grande guerra que anormalizou os mercado nacional e estrangeiro,

⁸⁶ CEARÁ. *Ofício s/n, de 18 de fevereiro de 1879*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1879g (Apec. EF. FB, cx. 3, 1879).

⁸⁷ CEARÁ. *Ofício s/n, de 22 de abril de 1879*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1879k (Apec. EF. FB, cx. 3, 1879).

⁸⁸ CEARÁ. *Ofício s/n, de 14 de abril de 1879*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1879f (Apec. EF. FB, Cx 3, 1879).

⁸⁹ CEARÁ. *Ofício nº 665, de 8 de junho de 1880*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1880a (Apec. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), cx. 4, livro 5).

não permitindo ao governo a importação do material necessário à regularidade do tráfego (BRASIL, 1919, p. 355).⁹⁰

Toda a transação comercial que implicava as importações feitas para a EFB, além de ser uma forma de entrada do capital internacional no Ceará, indicava quais eram os homens e Companhias que verdadeiramente lucraram com a construção da referida ferrovia: os homens de negócios e as empresas estrangeiras, quase sempre inglesas. Esses homens eram os investidores, segundo Hobsbawm (2010), o grosso das classes médias, “[...] dos que economizavam e não dos que gastavam [...] suas esposas se transformaram em ‘madames’ instruídas pelos manuais de etiquetas que se multiplicavam neste período, suas capelas começaram a ser reconstruídas em estilos grandiosos e caros”. Entre eles, os responsáveis pela empresa já citada, Singlehurst & Co, que tentaram negociar a venda da referida ferrovia com outros grupos britânicos, em 1875, contudo sem sucesso (GRAÇA, 1875b).⁹¹ Três anos depois, a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité foi dissolvida e a obra foi encampada pelo governo, o que assegurou aos empresários da EFB lucros avultados (ASSIS, 2011, p. 177) ou homens como o Senhor Ernest Honey, representante especial da South American Railway Construction Company Limited, na ocasião do arrendamento da Estrada de Ferro de Baturité à Companhia.⁹²

Na historiografia sobre a administração de vias férreas no Brasil também há referências a este tema. Conforme Guilherme Grandi (2013), citando dados coletados por Colin Lewis, “[...] ao final do Império, o Estado havia subscrito o equivalente a 167.021: 299\$678 em juros por ano às ferrovias subsidiadas”, sendo que “[...] grande parte deste valor tinha sido absorvido pelas duas Companhias britânicas instaladas no

⁹⁰ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1919, p. 355.

⁹¹ Relatório de presidente de província, 1875 (GRAÇA, 1875b).

⁹² Compondo esse grupo, havia ainda os administradores da exploração de minas na Inglaterra, de onde saiu carvão e ferro para a construção de vias férreas, os donos de indústrias de máquinas pesadas e todos aqueles que venderam o material de construção (alguns citados acima) necessário à dispendiosa obra que é a edificação de uma ferrovia.

nordeste brasileiro". E ainda: "de um montante de 103,8 milhões de libras esterlinas correspondente à dívida pública externa do Brasil, em 1913, cerca de 16,6 milhões tinham sido contraídos no início do século XX para o pagamento de garantias ferroviárias, ou seja, 16% do total da dívida" (GRANDI, 2013). Sobre este período, há também a menção de José Bonifácio de Souza do empréstimo de £ 2.400.000 lançado "[...] na praça de Londres, para fazer face às obras de prolongamento da rede ferroviária cearense, a cargo da South American Railway Construction Company Ltd.", sediada ali (SOUZA, 1963, p. 96). Conforme Otávio Memória, esta Companhia não correspondeu às exigências do contrato estabelecido, sendo rescindido pelo Decreto nº 11.692, de 25 de agosto de 1915, redundando em prejuízo ao Estado brasileiro e, certamente, lucro aos participantes da empresa, muito embora a Companhia tenha entrado em falência anos depois (MEMORIA, 1926, p. 83).

Já no Ceará, ao que tudo indica, os homens que lucraram com a construção da Estrada de Ferro de Baturité foram os que se envolveram nas diversas negociações concernentes a este empreendimento. Um exemplo pode ser apontado no serviço de distribuição dos alimentos destinados aos retirantes confinados nos abarracamentos ao longo da linha férrea. Nas páginas do jornal *Echo do Povo*, do ano de 1879, há várias denúncias de desvio de gêneros alimentícios e de acusações a figuras ilustres da sociedade fortalezense que estariam enriquecendo à custa do sofrimento dos indigentes. Entre elas o senador Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, sobre quem o editor do periódico comentou ironicamente: "[...] será verdade que o commisario Thomaz Pompeu foi a Pacatuba atraç de um velhaco que lhe comprara 700\$000 de generos, e que esses generos foram dos que se destinam aos retirantes?" (UM POUCO..., 1879, p. 4).⁹³

Mesmo que esta acusação fosse falsa e caluniosa, é importante perceber uma nova estrutura de serviços e negócios sendo montada em torno da construção da Estrada de Ferro de Baturité. Assim, cabe perceber que, além dos atarefados nessa distribuição, havia uma série de outras funções que podiam significar uma chance de negociação e

⁹³ *Echo do Povo*, 24 de junho de 1879.

até enriquecimento para alguns homens. O mesmo jornal *Echo do Povo*, em matéria de 11 de novembro de 1879, veiculou texto do médico do Abarracamento do Itapahy que dá indícios de negociações outras sendo realizadas dentro desses locais, inclusive – no texto, o clínico mencionou ter sido chamado para atender um homem “[...] que residia no Itapahy onde negociava” (ABARRACAMENTO..., 1879), como também a retirada e venda de madeira das áreas próximas ao espaço da construção para estes serviços, que empregou muitos homens, mulheres e, talvez, crianças e, provavelmente, enriqueceu os que dominavam o negócio.

A construção da Estrada de Ferro de Baturité gerou uma série de novos serviços e empregos nem sempre rentáveis, mas, sem dúvida, também gerou um ambiente propício para investimentos e negociações que enriqueceram alguns estrangeiros e uns brasileiros, sem contar que a referida ferrovia foi projetada com a esperança de alavancar a produção agrícola da região, considerada grande pelos mais ufanistas. Sobre a produção agrícola no desenrolar desse processo, é preciso ainda fazer algumas considerações.

A produção agrícola que se desejava fazer circular

A relação entre estradas de ferro e as zonas agrícolas ganhou respaldo na publicação do livro *Garantia de Juros: estudos para a sua applicação às emprezas de utilidade publica no Brazil*, de André Pinto Rebouças, em 8 de janeiro de 1874. Esse engenheiro, ao apresentar um plano de viação para o Brasil imperial, defendeu a tese de que cada ferrovia construída no Brasil deveria estar ligada a um porto e cada porto a uma ferrovia. Sua argumentação estimulava a utilização da Lei nº 2.450, aprovada em 24 de setembro de 1873, mediante apresentação no Senado por João Lins Vieira de Cansanção Sinimbu e Tomás Pompeu de Sousa Brasil. Tal lei, em seu parágrafo 3º, determinava:

O governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros às estradas que servirem de principal communicação entre os

centros productores e os de exportação, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada província, enquanto esta estrada não produzir uma renda líquida, que dispense os ditos favores (BRASIL, 1873, p. 386).⁹⁴

Considerando ainda que sua argumentação partisse do pressuposto de que centros agrícolas eram sinônimos de produção de café, à medida que acreditava: “[...] a riqueza futura deste Império depende da maior extensão dada à cultura do café: não se deve deixar de introduzir se cultivo em todos os pontos, em que elle for possível” (REBOUÇAS *apud* SOUSA NETO, 2012, p. 137, nota de rodapé).

A crença de Rebouças provavelmente estava amparada na constatação de que as ferrovias paulistas que transportavam a produção de café dessa região eram justamente as que apresentavam maior rentabilidade durante o período imperial e no início do republicano. A historiografia escrita sobre a construção de ferrovias no Brasil destacou a relação entre a produção cafeicultora e a expansão dos trilhos na segunda metade do século XIX. Odilon Nogueira de Matos (1990), no livro *Café e Ferrovias*, afirmou que “considerável foi o progresso de São Paulo”, momento em que:

O comércio de exportação e importação que, em 1868, no primeiro ano depois de inaugurada a Santos-Jundiaí, havia sido de umas cinqüenta mil toneladas de mercadorias, elevara-se ao triplo. A população da província, que ao fazer-se o primeiro recenseamento nacional (1872) mal passava dos oitocentos mil habitantes, elevou-se a 1.385.000, em 1890. A quilometragem das ferrovias atingia 2.425 e o número de cafeeiros ultrapassava de cem milhões, produzindo metade de toda a produção brasileira.

Conforme Flávio Azevedo Marques de Saes (1981, p. 187), em *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*, estudo sobre o declínio financeiro

⁹⁴ Lei nº 2450, aprovada em 24 de setembro de 1873 (*apud* SOUSA NETO, 2012, p. 134, nota de rodapé).

de estradas de ferro e sua encampação pelo Estado, as ferrovias se expandiram enquanto o café estava em desenvolvimento e tão atrelado estava o transporte férreo das transladadas arrobas de café que as primeiras crises cafeeiras já revelaram as dificuldades que as vias férreas tinham de enfrentar. Assim, o transporte de qualquer outro produto, mesmo agrícola, por via férrea, o tornaria inútil e dispendioso.

Assim, o transporte da produção cafeeira, segundo Welber Luiz, foi recorrentemente apontado na historiografia sobre ferrovias no Brasil como principal finalidade da expansão ferroviária, porque o café:

[...] era o produto das terras do centro-sul que se mostrava como mercadoria de maior rentabilidade, sendo a mais interessante no quesito pagamento de frete, pela alta quantidade transportada e pelo alto valor de mercado. Além disso, era o que mais retorno dava aos cofres públicos por ser o item mais taxado pela fazenda (SANTOS, W., 2009, p. 64).

Esta foi uma das únicas justificativas aceitáveis para os planejamentos imperiais que buscavam alinhar cada vez mais o Brasil à economia internacional. A ferrovia era direcionada para os centros agrícolas muito mais para aproveitar seus produtos (o café, de preferência) numa lógica econômica capitalista, estabelecendo tais relações, travestidas de progresso, nos mais distantes espaços do território, como, de outro lado, contribuiria diretamente para o fortalecimento de classes dominantes ligadas à produção agrícola através de uma reorganização do espaço, à medida que essas regiões passavam a figurar como principais localidades do interior, como também para a formação de uma rede de vias de comunicação que servisse às tarefas políticas de um Estado centralizado.

Nesse processo, os trilhos foram expandidos ao longo do território nacional, desde 1852 (ano da inauguração da primeira via férrea no Brasil, construída pelo barão de Mauá), e foram edificados a partir de princípios neocolonialistas, ligando centros agrícolas ao principal porto da província (MELO, 2007, p. 42). Com isso, era viabilizado um plano

mais efetivo de integração nacional de lugares remotos do país, bem como o escoamento mais rápido de um volume maior da produção agrícola e manufatureira interiorana: assuntos caros ao Império brasileiro.

Compreendendo tal raciocínio, Manoel Fernandes de Sousa Neto (2012, p. 46), em *Planos para o Império*, ressaltou que “essa era a mesma lógica que tornava todas as ferrovias ao Norte investimentos predominantemente estatais e de baixíssima lucratividade operacional, com obras que só iriam alcançar seu traçado definitivo após a queda da monarquia”. Assim ocorreu com a Estrada de Ferro de Baturité; a obra foi executada em sua maior parte com verbas do erário nacional destinada ao socorro dos retirantes das grandes secas experimentadas nessa província, através da criação de frentes de trabalho no interior do território – sendo finalizada em 1926, cerca de 37 anos após o fim do período monárquico brasileiro.

Entretanto, o fato de que a referida ferrovia tenha sido construída nessas circunstâncias (como política pública de combate aos efeitos das secas) não significa a inexistência de uma tentativa de justificar a necessidade de edificação de uma via férrea em território cearense pelo montante da produção que nela circularia. Pelo contrário, já foi visto anteriormente o esforço de João Martins da Silva Coutinho na apresentação de uma perspectiva bastante otimista para os possíveis lucros no transporte da produção agrícola pelos trilhos da Baturité.

Assim é preciso considerar que, possivelmente, as autoridades públicas cearenses tivessem consciência de que a produção cafeeira daqui não correspondesse ao que André Rebouças colocava como ideal para justificar a construção de uma ferrovia, mas isso não impediu a reverberação de ideias que indicavam a preocupação em apresentar o Ceará como uma província nos moldes preconizados pelo referido engenheiro. Nos documentos oficiais é possível constatar o empenho de governantes e engenheiros para provar que o território cearense abrigava bons centros agrícolas, sobretudo nas regiões serranas de Baturité e Cariri – argumentação muito utilizada antes da seca de 1877.

Nesses relatórios, as referidas localidades passaram a ser ponto-chave nas descrições do território feitas pelas autoridades provinciais.⁹⁵ A serra de Baturité, por exemplo, era frequentemente apresentada como o “torrão mais fecundo da província” (PEREIRA, 1865, p. 24).⁹⁶ Em 1861, o presidente Antonio Marcelino Nunes Gonçalves (1861, p. 14) ressaltou “[...] os gêneros que em prodigiosa quantidade produzem as serras de Baturité, Acarape, Jubaia, Aratanha, e outros lugares intermedios”⁹⁷ No ano de 1865, Lafayette Rodrigues registrou “tráfego de 860 mil arrobas” (PEREIRA, 1865, p. 22),⁹⁸ número que foi anunciado como uma riqueza provincial num instante em que o Império, através do Ministério dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, incentivava o incremento da agricultura no Brasil – muito embora essa produção fosse satisfatória apenas em relação a outros municípios e vilas cearenses.

Por vezes, esses discursos eram diretos na afirmação de uma produção de café no interior do Ceará. Pelo que foi referido no relatório de 1868 pelo engenheiro-chefe das Obras Públicas, José Pompeu Albuquerque Cavalcante (citando palavras de Thomaz Pompeu de Souza Brasil), já existiria nas serras de Baturité e Maranguape uma lavoura cafeeira em quantidade significativa desde a década de 1860. Ideia insinuada na afirmação de que

Do acabamento dessa estrada, disse elle, depende em grande parte a prosperidade da província porque Ella apanha não só o

⁹⁵ O interesse do governo provincial cearense na serra de Baturité, bem como na região do Cariri, demonstra uma compreensão na qual eram considerados os tipos de solo, vegetação e clima, próprios da região serrana, como indicadores de uma maior produtividade da lavoura agrícola. Nesse sentido, era promovida uma economia do espaço cearense na qual algumas terras eram destinadas para a cultura agrícola, enquanto as outras seriam aproveitadas ou não em outras atividades, como a criação de gado. Dessa maneira, a serra de Baturité e a região do Cariri, com a chapada do Araripe, se tornavam os eldorados da agricultura no Ceará. Por isso, a ênfase concedida a tais regiões quando se tratava de construção de uma estrada de ferro no Ceará.

⁹⁶ Relatório de presidente de província, 10 de junho de 1865, p. 24.

⁹⁷ Relatório de presidente de província, 10 de junho de 1861, p. 14.

⁹⁸ Relatório de presidente de província, 10 de junho de 1865, p. 22.

município da Fortaleza como os ricos municípios de Maranguape e Baturité onde estão as zonas mais abundantes que é possível imaginar, e mais bem plantadas de café (CAVALCANTE, 1868, p. 3).⁹⁹

Da mesma forma, o Cariri foi diversas vezes definido como “zona ubérrima”, oásis em meio a uma terra seca nos relatórios de engenheiros e presidentes de província. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, engenheiro-chefe da Direcção de Obras Publicas, em 1868, já mencionou a possibilidade de uma estrada de ferro que ligasse “a capital ao ubérmino município do Crato” (CAVALCANTE, 1868, p. 3).¹⁰⁰ Esse discurso foi reverberado durante os mais de 50 anos de construção da EFB. Em 1920, no relatório enviado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, foi citado o ofício de Enrique F. Couto Fernandes, no qual afirmou:

[...] a fertilidade da zona do Cariry, cujo centro principal é a cidade do Crato, ponto terminal da alludida estrada. O Carury está fadado, pela natureza fértil do seu solo, a ser o futuro celeiro do Ceará, desde que se verifique a sua ligação com a capital do Estado, por meio da via férrea (BRASIL, 1922, p. 133).¹⁰¹

Nas falas de Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, nas sessões da Assembleia Legislativa, ficou nítida a representação do Cariri como região com forte potencial produtivo. Em discurso de 26 de agosto de 1873, quando defendia maiores recursos para o Ceará, o Senador Pompeu destacou:

⁹⁹ Relatório do engenheiro-chefe das Obras Públicas do Ceará, Dr. José Pompeu Albuquerque Cavalcante, anexo ao relatório apresentado pelo 1º vice-presidente da província, Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, em 31 de julho de 1868.

¹⁰⁰ Relatório apresentado ao presidente da província pelo Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, engenheiro-chefe da Direcção de Obras Publicas, 1868, p. 3.

¹⁰¹ Fortaleza, 9 de abril de 1921. Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1920, p. 133. No relatório de 1922, essa ideia foi novamente apontada. Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922, p. 92.

O vale do Cariri, na minha província, é considerado como o centro de produção mais rico das províncias do Norte. Não me refiro às do Sul, porque não as conheço do mesmo modo. É um espaço imenso circundado de serras, de onde correm arroios perenes que fertilizam aquele solo, rico em todo gênero de produção, principalmente de cana e algodão. Mas, como fica distante do litoral 80 léguas, é como um oásis encravado no deserto; não é possível virem dali os gêneros para o litoral, senão quando estes sobem a um preço muito elevado, como no tempo em que o algodão subiu a 20\$ por arroba. Desde que o algodão e o açúcar descem a seus preços normais, a exportação desses produtos do vale do Cariri torna-se impossível. Entretanto, aquele vale contém uma população ativa de mais de 200 mil habitantes, que poderia muito exportar; mas toda a produção atual é consumida ali e pelos arredores e sertões vizinhos; porque concebe o Senado que ela deve limitar-se ao consumo interno e circunvizinho, desde que não há exportação em consequência de longitude. A vista disso, não tenho razão de perguntar: por que o governo não se lembra também de abrir comunicação entre o litoral do Ceará e o vale do Cariry? Pois os habitantes do Ceará, notadamente os daquele importante vale encravado no centro, mas tão rico pela natureza, tão populoso, não são dignos das boas graças do governo? (BRASIL, 1873).¹⁰²

No mesmo discurso, Thomaz Pompeu mencionou a produção da serra de Baturité, que julgava já resolvida com a construção da estrada de ferro entre Fortaleza e aquela região, o que explica sua menor preocupação em relação a ela. De outro lado, é oportuno considerar que, nesse momento, o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o sul cearense ainda era ponto de disputa, como visto em tópico anterior. Por isso, há a necessidade por parte de Thomaz Pompeu de exaltar/inventar a grande produção agrícola na região do Cariri e, como de costume, apontando a ausência de estradas como o maior obstáculo para o desenvolvimento econômico do Ceará através de sua produção, de maioria agrícola.

¹⁰² Assembleia Legislativa, sessão de 26 de agosto de 1873, livro 5.

A ausência de estradas em si não constituía nenhuma novidade nas discussões sobre o desenvolvimento da lavoura no Ceará. Já foi demonstrado aqui que os presidentes de província por várias vezes defenderam essa mesma ideia tanto para o Cariri quanto para a serra de Baturité pois, mesmo esta muito mais próxima à capital que o Cariri, era considerada uma localidade distante de Fortaleza, “[...] em uma extensão de apenas 39 mil braças”. Assim, conforme Nunes Gonçalves (1861), a cidade de Baturité tinha sua proximidade aniquilada pela ausência de vias de comunicação com capacidade para o transporte da produção pelas tropas de muares.¹⁰³

Porém é preciso insistir no fato de que discursos como estes existiam no âmbito de disputas interprovinciais pelas verbas do governo imperial para implementação de ferrovias e outros “melhoramentos”. Assim, o discurso era recurso a ser usado em meio a um conflito, devendo ser compreendido como algo moldado pelos interesses do momento. O próprio Thomaz Pompeu (filho), quando lhe foi conveniente nas suas falas em sessão da Assembleia Legislativa, mencionou uma ideia contrária à de um Ceará repleto de riquezas consideradas naturais. Exemplo dessa “flexibilidade” de discurso pode ser visto nos debates de 1871. Na ocasião, Thomaz Pompeu reclamava da exclusão dessa província como beneficiária da verba para viação em que:

[...] o presidente do conselho alegou que o Ceará não podia queixar-se da preterição do benefício [...] e não precisava porque o terreno da província do Ceará, não tendo tantos acidentes como os das províncias do Sul, isto é, não sendo cortado de rios nem de montanhas, se prestava mais facilmente à viação do que outro qualquer das províncias do Sul (BRASIL, 1861, p. 14).

O referido político, contraditoriamente,¹⁰⁴ alegou que o fato do Ceará ser relativamente plano:

¹⁰³ Relatório de presidente de província, 10 de junho de 1861, p. 14.

¹⁰⁴ Contraditoriamente, pois no mesmo discurso o Senador Pompeu havia exaltado a fertilidade do Cariri.

Constitui a desvantagem daquela província com relação às do Sul, porque isto indica que no Ceará não há rios navegáveis, não há montanhas cobertas de florestas, que abundam nas províncias do Sul, e que fazem a sua riqueza. E nem esta circunstância de ser o terreno do Ceará mais ou menos horizontal destrói as distâncias, ou previne outras dificuldades que tornam custosa a viação naquela província (BRASIL, 1861, p. 14).¹⁰⁵

Também se deve considerar que o discurso do deputado Thomaz Pompeu após o ano de 1877 sobre as “riquezas naturais” do território cearense alterava o discurso de seu falecido pai, destacando, nesse caso, a relação com o socorro aos “flagelados da seca”. Nesse sentido, Thomaz Pompeu (filho) defendeu o seguinte:

[...] as estradas de ferro de minha província ao serem decretadas, não entrou na cogitação do legislador de então retirar dellas vantagens monetárias ou somente melhorar o estado agrícola de nosso território, mas, principalmente, para de alguma forma diminuir os efeitos das calamidades a que está sujeita (BRASIL, T., 1882, p. 533).

Após alguns apartes, o deputado Thomaz Pompeu ainda acrescentou que:

[...] depois de anos decorridos em indagações acuradas, não só nesta parte flagellada pela secca no Brazil, como em outras que soffrem das mesmas vicissitudes, chegou-se a conclusão de que a primeira e grande necessidade dessas regiões seria facilitar-lhes as vias de comunicação (BRASIL, T., 1882, p. 533).¹⁰⁶

Dessa forma, o discurso era regido pela conveniência de cada momento e orquestrado dentro de um jogo de poderes evidenciado nas disputas interprovinciais. Para defender os interesses que apontavam

¹⁰⁵ Assembleia Legislativa, sessão de 12 de junho de 1871, livro 2.

¹⁰⁶ Assembleia Legislativa, sessão de 16 de junho de 1882, p. 533.

como sendo do Ceará, mas que na verdade eram de um grupo senhorial específico, eram alternadas justificativas contraditórias de maneira que, ora o Ceará era um Cariri verdejante ou uma serra de Baturité exuberante e absolutamente produtivos, ora essa província era uma “[...] região seca e sem montanhas cobertas por florestas”.

Em todo caso, o que se percebe é a persistência dos diferentes discursos justificativos para a construção da Estrada de Ferro de Baturité. Os argumentos que exaltavam/exageravam as dimensões e potencialidades da lavoura cearense foram insinuados em muitas ocasiões posteriores, inclusive nos relatórios dos engenheiros envolvidos com a obra. Em todas elas foram relacionadas a legitimação do Ceará como espaço merecedor da implementação de uma linha férrea. Em 1892, quando o engenheiro Ernesto Antônio Lassance Cunha escreveu sua *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité para a Exposição Internacional de Artes, Indústrias Manufatureiras e Produtos do Solo, das Minas e do Mar*, ocorrida em Chicago, foram deliberadamente apresentados os gêneros produzidos e exportados por cada uma das cidades atravessadas pela EFB. Nesse trecho do documento, como era de se esperar, a cidade de Baturité e a região do Cariri (onde os trilhos ainda não tinham chegado) foram apontadas como grandes centros produtores e condição suficiente para justificar a construção de uma ferrovia.

Baturité – situada por conveniência do traçado a 800 metros da rica e florescente cidade deste nome, que por seu turno está encravada no sopé da serra de Baturité, é atualmente a estação mais importante da Estrada. Para ella convergem todos os productos da riquíssima serra, dos quais o principal é o café. Além deste, exporta algodão, assucar de cana, água ardente de canna banana, cacau, vinhos e outros derivados do álcool, fructos e outros productos da industria e pequena lavoura. A serra de Baturité é fora de dúvida uma zona privilegiada no Estado do Ceará e sempre respeitada pelas secas que periodicamente o assolam. [...] A falta de estabelecimento de crédito que proporcionem á baixo juros os recursos de que carece a lavoura, tem sido até hoje a causa de não haver agora a agricultura, na serra de Baturité, atingido o desenvolvimento de que é capaz.

Corrigindo esse defeito, tem aquella zona elementos para uma produção multipla da que offerece actualmente, uma vez empregados os aperfeiçoamentos conhecidos. [...] A renda anual da estação é de Rs 120:000\$000, sendo Rs 30:000\$000 de viajantes e Rs 90:000\$000 de cargas. A partir da estação de Baturité, entra a estrada em terrenos denominados – Sertão do Ceará – apropriados à industria pastoril, à lavoura de algodão e fumo, principalmente; ao plantio de cereaes, até chegar ao Crato no sopé da serra do Araripe, onde a cultura da canna de assucar tem, pela fertilidade do solo, o maior desenvolvimento possível, embora se ressinta das mesmas faltas, que embaraçaram a lavoura da serra de Baturité (CUNHA, 1892).¹⁰⁷

Contradictoriamente, essas palavras também implicavam a ideia de que uma estrada de ferro não era condição suficiente para desenvolver economicamente o Ceará. Na alusão a uma “[...] falta de estabelecimento de crédito que proporcionasse, a baixos custos, os recursos de que carecia a lavoura” era sugerida a precária estrutura que as relações pretensamente capitalistas constituíam naqueles primeiros anos de trânsito férreo no território cearense (CUNHA, 1892).¹⁰⁸ Demonstravam também que o

¹⁰⁷ Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité para a Exposição Universal de Artes, Indústrias Manufatureiras e Productos do Solo, das Minas e do Mar, 1892.

¹⁰⁸ A alusão à falta de crédito pelo engenheiro Lassance Cunha (1892) deixa entrever as aspirações por um modelo capitalista de administração da lavoura. Essas ideias eram comungadas por outros intelectuais cearenses, como o deputado Thomaz Pompeu. Em seus apontamentos intitulados *Agricultura e Indústria*, de 22 de junho de 1886, esse político indicou o que faltava para que a lavoura cearense se tornasse uma indústria agrícola: em sua opinião, faltava, sobretudo, o investimento capitalista, o crédito, os empréstimos. Fatos que insinuam sua influência por princípios capitalistas. Segundo ele: “o dinheiro, como qualquer mercadoria, se offerece onde a procura se faz sentir”. De maneira que, “quando o capitalista encontra collocação segura e rendosa para suas economias, não vai as dissipar ou empregar algures por satisfazer a intuições do puro patriotismo”. E no Ceará, ainda conforme o Senador, “ao capitalista falta a certesa do reembolço das quantias emprestadas á lavoura”. Em várias outras partes do texto, os princípios capitalistas também foram indicados, como na ênfase da revolução que o arado poderia fazer na agricultura. Sobretudo porque Thomaz Pompeu discorreu sobre o arado num contexto em que, “por toda parte a industria se apparelha com todas as armas fornecidas pela sciencia para não succumbir na lucta

estabelecimento dessas relações era muito mais um desejo de uma classe determinada, cujos interesses, naquele momento, se confundiam com os do governo da província. Este era, no entanto, e, segundo Lassance Cunha, um “defeito” que seria corrigido a partir de uma calculada intervenção, significando de todo modo a subsistência do discurso que afirmava a grande potencialidade da produção agrícola cearense que, como de costume, apenas não se desenvolvia por obstáculos externos.

Impossível é não considerar que a ênfase em encontrar justificativas para o desenvolvimento aquém do esperado para a lavoura cearense implica questionar a própria existência (em termos de uma quantidade significativa) dessa produção. Somado a esta desconfiança, há o fato de que intelectuais como João Brígido dos Santos, mais tarde advogado da diretoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, insinuaram a exiguidade que era o produto da lavoura cearense, no início da segunda metade do século XIX. No folhetim de 21 de abril de 1860 do jornal *O Araripe*, esse jornalista (tão liberal quanto Thomaz Pompeu)¹⁰⁹ alertou para o fato de que a produção agrícola era incipiente em todo o Ceará, o que deveria desencorajar a constituição de uma via férrea. Conforme escreveu,

Ao melhoramento da agricultura deve suceder o das vias de comunicação. Abrir estradas e deixar a agricultura abandonada – é um erro. Não é por falta de estradas que o povo morre de fome em alguns pontos da Bahia e nos sertões de Pernambuco:

pela concurrenceia”. Nesse sentido, é possível constatar a influência do capitalismo nos projetos e pensamentos de intelectuais, governantes e engenheiros que se envolveram na construção da EFB e preconizaram um tipo de modernização para o Ceará no final do século XIX e início do XX. Os apontamentos mencionados constituem o Anexo nº 4 da Fala do Presidente de Província de 1886.

¹⁰⁹ Fato sugestivo de que a disputa em torno da construção da estrada de ferro no Ceará não dividia em dois lados liberais e conservadores, simplesmente. Mas separava os grupos que defendiam regiões específicas: de um lado a EFB passando pelo centro do território beneficiando o comércio de Baturité e Cariri e o porto de Fortaleza; e, de outro, os que defendiam a construção de uma ferrovia entre Aracati e Icó, que deveria auxiliar os produtores situados nas proximidades da Estrada Geral do Jaguaribe e o porto de Aracati.

não é por falta de estradas que a agricultura definha no litoral do Império, nas vizinhanças da Corte! Não: é pela imprevidência, é pelo atraso, em que nos achamos. Hoje as nossas colheitas chegam apenas para um anno e si o inverno não vem no tempo próprio, si apparece uma epidemia, ou outra qualquer causa que paralise temporariamente o trabalho, eis a fome, eis a miséria, eis a ruína. Como dis o ilustre Dr. Capanema, as nossas estradas de ferro, no estado em que nos achamos, em vez de melhorar, arruinão cada vez mais a lavoura do paiz. [...] E porque isso acontece? Porque as estradas de ferro tão úteis em outros países, serão entre nós elementos de ruína? A razão está no atraso da agricultura, e, em quanto ella não for melhorada, as estradas servirão muito pouco (A CABESTIA..., 1860, p. 3).¹¹⁰

É certo que a visão de João Brígido em relação à Estrada de Ferro de Baturité foi recorrentemente pessimista, apesar de sua participação na administração da obra. Em 1915, quando trabalhou como redator do jornal *O Unitário*, em Fortaleza, o intelectual afirmou que “[...] a Baturité até hoje constitui apenas uma rede de insignificantes estabelecimentos de permutas, enquanto a cultura dos campos vai sendo abandonada mais e mais” (ARARIPE, 1973, p. 271).¹¹¹ No entanto, mesmo pessimista, a insinuação de uma produção agrícola com cifras bem inferiores ao que era anunciado nos discursos de políticos como Thomaz Pompeu de Souza Brasil (filho), não pode ser desconsiderada, sobretudo porque a denúncia de João Brígido permite ainda entender a EFB como instrumento utilizado pelas classes senhoriais investidas de poder público para incentivar (e não apenas circular) a produção agrícola da província.

As ideias reverberadas nos documentos oficiais indicam uma preocupação maior em ter, através da ferrovia, o crescimento de um setor da economia e o fortalecimento de determinadas regiões. Nesse caso, a ferrovia era direcionada para os centros agrícolas muito mais para fortalecimento das classes dominantes através de uma reorganização

¹¹⁰ *O Araripe*, 21 de abril de 1860, p. 3.

¹¹¹ *O Unitário apud ARARIPE*, J. C. de A. A comunicação pelos caminhos de ferro. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, ano 88, t. 87, jan./dez. 1973. p. 271.

do espaço, à medida que essas regiões passavam a figurar como principais localidades do interior, como também o caminho aberto pela via férrea fazia parte de uma rede de vias de comunicação para as tarefas políticas de um Estado imperial centralizado e para os produtos de uma economia capitalista, cujo consumo contribuiria para homogeneizar os hábitos e costumes interioranos e possibilitar a maior aproximação entre sertão e litoral.

De qualquer maneira, a baixa produtividade da lavoura cearense era indicada. E quando se falava em produção agrícola e ferrovias era referida destacadamente a produção de café, então se fez necessário considerar as cifras alcançadas neste cultivo que, no Ceará, estava restrito à serra de Baturité e à região do Cariri durante o século XIX. Na tabela abaixo é possível observar as quantidades do café exportado nessa província:

Tabela 2 – Produção de café no Ceará entre 1850 e 1870

anos	Produção de café (Kg)
1850	207.909
1851	218.938
1852	442.192
1853	366.621
1854	101.083
1855	128.810
1856	83.930
1857	510.924
1858	575.926
1859	828.730
1860	1.293.300

1861	2.810.940
1862	2.157.546
1863	1.605.651
1864	454.280
1865	1.092.344
1866	778.604
1867	1.812.687
1868	50.800
1869	877.523
1870	560.283

Fonte: elaborado pela autora a partir de tabela apresentada por Assis (2011).

Ao que indica a tabela acima, nos anos que antecederam a construção da Estrada de Ferro de Baturité, a produção de café no Ceará era insuficiente para justificar a implementação do transporte férreo. Ela apresenta uma produção cafeeira apenas pouco significativa entre os anos de 1860 e 1867, tendo alguns intervalos nesse entremeio, ficando em alguns anos numa lavoura tão resumida, como em 1856 com 83.930 e 1868 com 50.800, que não justificaria o transporte pela linha férrea, muito embora sua existência fosse insistentemente realçada pelos relatórios provinciais como garantia de que o Ceará, nas regiões serranas, tinha uma produção agrícola significativa e com um futuro promissor.

Mesmo na historiografia tradicional local, a produção cafeeira foi apontada como atividade timidamente desenvolvida na segunda metade do século XIX. Raimundo Girão (2000, p. 370-372), em *História Econômica do Ceará*, inferiu que, após muitas tentativas de introduzir essa produção na lavoura cearense, o café entrou, em 1846, “[...] para as listas de exportação, cingindo-se o seu consumo até então ao território

da província”, sendo registrado que da “[...] safra de 46-47 escoaram-se pelo porto de Fortaleza 9.795 ks., no valor de 2:404\$800. Logo em 1848-49 eram remetidos 113.625 ks., valendo 17:317\$000”. Ainda segundo o autor, as serras de Maranguape e de Baturité teriam sido os principais espaços de expansão dessa cultura que, além de algumas arrobas de café, teria gerado uma “[...] pequena nobreza dos cafezais baturiteenses, de famílias ricas com hábitos e costumes mais apurados e projecção social mais saliente”, mas que não se constituiu numa “[...] aristocracia do café como a do Rio de Janeiro e de São Paulo”.¹¹²

Ainda assim, se for comparada à produção cafeicultora paulista com o cultivo desse produto no Ceará, o último seria considerado irrisório. Na tabela abaixo essa diferença é expressa:

Tabela 3 – Principais culturas agrícolas no Brasil em 1875¹¹³

Província	Produtos	Quantidade Kg
São Paulo	Café	40.672.339
	Algodão	17.000.338
	Algodão	12.299.184
Pernambuco	Açúcar	80.683.280
	Destilados	1.834.991

¹¹² Raimundo Girão ainda indicou grupos familiares que teriam lucrado com a lavoura cafeeira. Fossem eles “[...] os Linhares, os Caracas, os Holandas, os Ferreira Lima, os Queirós, os Sampaio, os Dutras, dos quais hão saído homens ilustres, são os representantes mais em alto daquela fidalguia serrana. Os Dutras descendem do pernambucano Manuel Dutra de Sousa, proprietário do sítio ‘Álvaro’, que passou ao filho coronel Alfredo Dutra, estudioso das especialidades agrícolas e introdutor, por intermédio da Casa Boris Frères, de Fortaleza, de novas espécies de café, inclusive da Libéria, e bem assim da utilização do bucare (*Erythrina glauca* Willd), como árvore apropriada ao ensombramento dos cafezais”. GIRÃO, R. *História exonômica do Ceará*. 2. ed. Fortaleza: Casa José de Alencar, 2000. p. 370-372.

¹¹³ MARCHESINI, G. B. *Il Brasile e Le sue Colonie Agricole*. Roma: Tipografia Barbera, 1877. Acervo Brasiliiana USP Digital, p. 74.

	Algodão	1.574.410
Bahia	Açúcar	29.314.778
	Tabaco	11.736.947
Ceará	Algodão	4.878.044
	Açúcar	2.082.601
	Café	967.158
Alagoas	Algodão	5.943.778
	Açúcar	14.920.181

Fonte: elaborado pela autora a partir dos dados de Marchesine (1877, p. 74).

Conforme a tabela, a produção de café no Ceará, em 1875, era, pelo menos, quarenta vezes menor que a cifra da produção paulista. Mesmo o algodão, produto mais transportado nos vagões da Rede de Viação Cearense, foi produzido quatro vezes menos no Ceará que em São Paulo. Esses números não significam, no entanto, que a produção de café estava desaparecendo no Ceará no final do século XIX. Em 1895, conforme dados apresentados em Mensagem do Governo de Estado (CEARÁ, 1895b), ainda existiam cerca de 3.654 fazendas de café,¹¹⁴ cifra que, por mais que fosse superestimada, indica minimamente a persistência nessa atividade.

De qualquer forma, a produção da lavoura cearense, sobretudo em relação ao café, podia ser considerada tímida para justificar a construção de uma ferrovia, pois, conquanto se pudesse argumentar que se trata de exagero a comparação da produção agrícola do Ceará em relação a São Paulo, seria forçoso perceber que a lavoura cearense era sensivelmente menor que a de Pernambuco e Alagoas (algodão e açúcar) e também a da Bahia (açúcar). Mas, como afirmou Welber Luiz Santos (2009, p. 62), “nem tudo é café...”.

A observação dos dados propostos pela tabela para a produção no Ceará, em 1875, implica perceber que a atividade agrícola voltada à

¹¹⁴ Na mesma mensagem, foram registrados 129.478 roçados (não especificados) e 7.231 sítios de cana. Mensagem do Governo de Estado, 1895b, p. 284.

exportação estava muito mais relacionada ao cultivo do algodão, uma vez que a remessa dessa fibra era o dobro da açucareira e o quádruplo da cafeeira. Esta percepção implica ainda uma conexão de estradas de ferro com uma economia de exportação não necessariamente baseada no transporte de café. Nesse caso, pode-se considerar, usando as palavras de Welber Luiz: “[...] o que determinava a rentabilidade de uma estrada de ferro era o transporte de grandes volumes de um único produto” (SANTOS, W., 2009, p. 62).

A historiografia mais recente sobre a expansão das vias férreas no Brasil tem demonstrado que as finalidades desses projetos eram constituídas não apenas pelos interesses de formar uma economia exportadora, mas também na integração nacional desejada, sobretudo pelos governantes do Império brasileiro. Welber Luiz Santos (2009), em estudo sobre a Estrada de Ferro Oeste de Minas, demonstrou que nem todos os interesses de construção de ferrovia estavam relacionados à produção cafeeira. Nesse sentido propôs pensar o desenvolvimento do mercado interno como um imperativo que não poderia ser desconsiderado, demonstrando o interesse comungado e alianças estabelecidas entre poder público e sociedade para, além da ocupação dos sertões, dotar

Seu território de mecanismos mais eficientes e menos onerosos de transportes, substituindo assim os velhos muares e eliminando a necessidade pela mão de obra cativa, encarecida no decorrer do século; do segundo temos a questão que envolve a arrecadação; afinal, o movimento de trens deve a priori facilitar a cobrança de impostos sobre as mercadorias comercializadas (SANTOS, W., 2009, p. 67).

O referido autor destacou ainda as análises de William Summerhill sobre a expansão ferroviária no Brasil entre os anos de 1854 a 1913 para destacar os impactos na macroeconomia gerados nesse contexto. Segundo o estudioso americano, o Brasil experimentou maiores ganhos econômicos com a edificação de ferrovias do que países como

Estados Unidos, Inglaterra, França, Bélgica e Países Baixos. A razão para isto estaria no fato de que tais países teriam experimentado um transporte relativamente eficiente e barato antes da era ferroviária, causando menor impacto nas suas receitas. Enquanto Brasil, Espanha e México, não tendo desfrutado de um sistema viário que desse vazão satisfatória a sua produção, tiveram na ferrovia a experiência de um avanço significativo no transporte de cargas e de pessoas (SANTOS, 2009, p. 67-69).

No Ceará, ao que indicam as fontes consultadas, o avanço no transporte de cargas serviu principalmente à exportação do algodão produzido no interior do território.¹¹⁵ Nas tabelas produzidas pela administração da Estrada de Ferro de Baturité, essa fibra é o gênero que ocupava a maior parte dos vagões dos trens. Antes de passar a uma análise mais acurada desses números, é necessário destacar que a produção de algodão não foi incentivada no momento da expansão férrea no território cearense. Na realidade, o plantio do algodão era desenvolvido no Ceará desde meados do século XVIII, sobretudo incentivado pela pausa na exportação estadunidense durante a guerra de independência entre os anos 1775 e 1783. Muito embora esta atividade tenha sido prejudicada pela incidência de secas, como a ocorrida em 1702, o referido cultivo continuou se expandindo no território cearense.

Durante o século XIX, a produção do algodão cresceu fortalecendo os grupos sociais que a administrava, novamente impulsionado pela

¹¹⁵ Ao que parece, a produção de laranjas na serra de Maranguape também foi indicada como promissora de uma lavoura agrícola na província. O jornal *Cearense*, em notícia publicada em 1877, já anunciava as prosperidades dessa lavoura, utilizando-a como demonstrativo das produções que se poderia esperar para as outras regiões serranas do Ceará. Não por acaso, na mesma nota foi defendido o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (*Cearense*, 10 de maio de 1877). O quadro produzido pela administração da EFB para os anos de 1878 e 1879 (meses de junho, julho e agosto) indica o transporte de 206.370 kg e 305.130 kg, respectivamente. Nele ainda foi destacado o aumento de 98.760 kg, no segundo ano (BR. Apec, EF.FB, 03, 1879. Anexo 2 de ofício não determinado, data do anexo – 13 de setembro de 1879).

pausa na produção estadunidense, em virtude da Guerra de Secessão ocorrida de 1861 a 1865, durante a qual o Ceará exportou essa matéria-prima para as indústrias têxteis da Inglaterra. Conforme Raimundo Girão, apoiado em dados de Thomaz Pompeu de Souza Brasil (o senador) veiculados no Relatório da Associação Comercial do Ceará, o café apenas “[...] superou, em valor, as exportações do algodão entre os anos de 1860-61 a 1864-65 e no de 1877-78. De 1890 em diante os dois gêneros conservaram mais ou menos o mesmo volume, até que o venceu novamente o ouro branco em 1898-99” (GIRÃO, 2000, p. 370).

Numa escrita mais recente sobre a produção algodoeira cearense, Raimundo Jucier Sousa de Assis afirmou que, durante os anos de 1850 e 1870 – período considerado na Tabela 1 que apresenta um crescimento tímido da lavoura do café – o cultivo do algodão subiu cerca de 90% (ASSIS, 2011, p. 38). Período em que:

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, barateassem e ampliassem a produção de algodão e de café para a exportação interprovincial e, agora, internacional (ASSIS, 2011, p. 37).

No tráfego de trens pela Estrada de Ferro de Baturité e nos relatórios anuais dos engenheiros, o algodão parece ter ganhado espaço. Logo nos primeiros anos de funcionamento esse produto já aparece nas tabelas produzidas pelos engenheiros responsáveis pela construção dos relatórios anuais a serem apresentados à presidência da província e, posteriormente, ao Ministério da Viação e Obras Públicas. A título de representação, a tabela abaixo foi construída com dados referentes a 1878 e 1884 (anos iniciais do funcionamento férreo) e 1917 e 1918 (período apontado numa historiografia tradicional como momento de ascensão da exportação da lavoura algodoeira).

Tabela 4 – Gêneros transportados nos trens da EFB em 1878, 1884, 1917 e 1918

Gêneros Transportados	1878	1884	1917	1918
Agardente	11.640	710.638	–	–
Algodão ¹¹⁶	47.290	2.887.515	12.920.632	6.144.024
Borracha	1.839	39.364	58.691	158.172
Café	177.550	2.770.819	409.652	402.463
Couros	38.870	123.307	422.102	1.394.460
Diversos	1.097.440	11.667.376	2.497.893	2.854.788
Assucar	–	1.400.656		
Cereaes	–	–	5.196.750	582.270
Total	1.374.629	19.599.675	21.505.720	11.546.179

Fonte: elaborado pela autora a partir dos dados indicados nos relatórios de presidente de província nos anos de 1878 (BARROS, 1878) e 1884 (DIAS, 1884) e dados indicados nos relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas de 1917 (BRASIL, 1917) e 1918 (BRASIL, 1918).

Na tabela, é possível ter uma noção mínima do aumento da exportação do referido gênero na variação crescente dos volumes da fibra. Além disso, é perceptível o crescimento do transporte de algodão em relação aos demais produtos exportados, inclusive já superando a exportação do café em 1884. De uma cifra de 3,45% da mercadoria que circulou em 1878, há uma evolução para 14,75% já em 1884. Continua em crescimento no intervalo de cerca de 33 anos, chegando a perfazer aproximadamente 60,07% da mercadoria transportada em 1917; e, em 1918, aproximadamente 53,21%. Nos dois últimos casos, a exportação

¹¹⁶ Para os anos 1917 e 1918, o algodão foi registrado em duas formas: a fibra em pluma e em caroço; e o caroço de algodão. Na tabela, esses valores foram somados e apresentados como algodão, pois não interessa aqui uma reflexão mais profunda sobre a exportação de algodão.

de algodão era maior que a soma dos demais gêneros, que praticamente não se diversificaram – houve apenas a substituição da aguardente pelos cereais.

Benedito Genésio Ferreira, em estudo sobre essa ferrovia, fez uma detalhada narrativa das oscilações que o transporte desta fibra (e de outros produtos) teve durante o período compreendido entre 1878 e 1930 (FERREIRA, 1989, p. 127-146). Conforme esse autor, a marca alcançada no transporte de algodão,¹¹⁷ verificada em 1917, não havia sido observada nos anos de funcionamento da EFB.¹¹⁸ Esse aumento, inclusive, teria sido brusco, posto que, em 1916, as toneladas de algodão que haviam sido transportadas constituíam número menor que a metade do verificado em 1917 (FERREIRA, 1989, p. 134). O autor ainda demonstrou, a partir dos dados colhidos em relatórios dos engenheiros, a evolução da exportação de algodão que, entre subidas e algumas descidas, se tornou “[...] a mola mestra da renda da Estrada”.

É importante destacar, ainda, que a safra de algodão era motivo de preocupação para os responsáveis pelo tráfego da EFB. Nas palavras do engenheiro responsável pelo relatório, em 1913, em trecho no qual tratava da aquisição de material rodante para a referida ferrovia, fica evidente “o peso” da lavoura algodoeira para o trânsito férreo, sendo o relato, “[...] não fosse essa circunstância e certamente uma terceira crise de transporte se daria, este anno, ao começar a safra de algodão, em setembro ultimo”; menção que indica a importância que a produção dessa fibra ganhou no Ceará no início do século pelo menos.

De fato, os relatórios enviados ao Ministério da Viação e Obras Públicas nesse período apontam uma produção de algodão maior que a

¹¹⁷ Conforme Benedito Genésio Ferreira (1989), esse produto assumiu a cifra de cerca de 43% dos volumes em frete na EFB, em 1917, sendo seguido por fazendas com 10,3% e “o item genérico diversos” com 20,3%. Tal cifra, embora seja um número diferente do extraído da tabela apresentada, é importante considerar que, mesmo assim, é afirmado pelo referido autor que a produção de 1917 tinha sido bem superior às dos anos anteriores.

¹¹⁸ Muito embora haja referências em relatórios de anos anteriores que indicam a importância da safra de algodão para o tráfego de trens.

capacidade de frete da Estrada de Ferro de Baturité. No documento referente a 1917, foi registrado que:

[...] apesar de ter havido aumento no número de trens, mesmo assim, o tráfego não pôde dar vasão á grande quantidade de carga que aguardava transporte, tendo se tornado insuficiente nos dois últimos meses do anno, á vista do accumulo de algodão nas estações, em quantidade que dava, diariamente, uma media de oito a nove mil fardos (BRASIL, 1918, p. 68).¹¹⁹

No ano seguinte, a situação se repetiu em proporções semelhantes: quando

[...] os armazéns das estações de maior movimento foram insuficientes para recolher a grande quantidade de carga apresentada, sendo preciso que, devido á demora do transporte, o algodão ficasse prejudicada em casas particulares, até que pudesse ser aceita pela estrada (BRASIL, 1919, p. 355).¹²⁰

Dessa forma, havia um reconhecimento do peso que a lavoura algodoeira tinha para os cofres da EFB. No ano de 1919, em ofício de 11 de fevereiro, Henrique E. Couto Fernandes, então engenheiro-chefe da EFB, também afirmou a importância da lavoura de algodão para o tráfego férreo, em ofício endereçado ao ministro da Viação e Obras Públicas, Afranio de Mello Franco. Segundo Henrique Fernandes, defendendo a ligação da EFB com a EFS através da ligação Fortaleza-Sobral, mencionou que “[...] os terrenos por ella atravessados constituem uma das zonas mais productoras de algodão, que é na Rede de Viação Cearense o artigo de resistência de suas tarifas” (BRASIL, 1918, p. 68),¹²¹ opinião repetida no relatório enviado ao Ministério da Viação e Obras Públicas em 1920¹²² e novamente indicada em 1922, quando

¹¹⁹ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1918, p. 68.

¹²⁰ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1919, p. 355.

¹²¹ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1918, p. 68.

¹²² Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1920, p. 133.

foi registrado: “[...] o algodão que nesta Rede é, dentre os artigos exportados, o maior factor da receita, contribuiu com 19.309 toneladas, que produziram 607:086\$600, ou seja, 34,59% do frete de mercadorias” (BRASIL, 1922, p. 125).¹²³

Nada obstante, essas circunstâncias não implicavam simplesmente uma lavoura de proporções gigantescas. No caso específico de 1918, por exemplo, devem ser também considerados os embaraços provenientes do envelhecimento do material rodante e da insuficiente política de conservação da via permanente, como foi indicado no mesmo relatório. Segundo o autor do documento, para essa situação “concorreu a falta de material rodante, e sobretudo a de locomotivas” e, para dirimir-se de qualquer responsabilidade, advertiu que “quando foi declarada a rescisão do contrato da South American Railway Construction Company Limited, o material de tracção encontrava-se em péssimo estado de conservação e funcionamento apesar das reiteradas exigências da Fiscalização.¹²⁴

Em 1919, novamente o material rodante foi apontado como um fator que atrapalhava a exportação de algodão. Segundo o autor do relatório (BRASIL, 1919, p. 355),

O precário estado do material rodante e de tracção, existente nas linhas em trâfego – Baturité e Sobral –, tem sido o maior factor da dificuldade de transportes, cujas crescentes necessidades mais se agravaram no anno próximo findo, dada a extraordinaria affluencia de carga submetida a despacho, não somente nas iniciais, mas também nas do interior. [...] Não era possível á Administração, a despeito de seus esforços, normalizar ou attenuar, ao menos, tal situação, motivada pela falta de material rodante, sobretudo de locomotivas.¹²⁵

Tais circunstâncias indicavam os empecilhos a que a circulação de mercadorias estava exposta. As dimensões da linha férrea implicavam a

¹²³ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922, p. 125.

¹²⁴ Relatório Macop, 1918, p. 68.

¹²⁵ Relatório Macop, 1919, p. 355.

determinação do tipo de locomotiva e vagões a serem usados, bem como as extensões a serem percorridas. Nesse sentido, deve-se considerar que havia um limite de peso suportado tanto pela máquina como pela linha férrea. No relatório de 1913 foi sugerida a substituição desses trilhos “[...] por outros de 30 ou 32 [quilos], até pelo menos o kilometro 120, da Linha Central”, o que se acreditava aliviar o tráfego da parte inicial (serrana) de onde, segundo o relator, vinha a maior parte das exportações e também porque esse trecho de 120 km “era escoadouro único de toda mercadoria vindas do longínquo sertão” (BRASIL, 1913, p. 103).¹²⁶

Contudo, essas circunstâncias também insinuavam que a Estrada de Ferro de Baturité não havia sido projetada para ter a mesma capacidade de transporte que ferrovias sulistas, por exemplo. A EFB, cuja construção passou por várias dificuldades financeiras, foi edificada com trilhos de aço do tipo Vignolle de 20.450 kg, segundo afirmado por Lassance Cunha, na sua *Synopse Histórica*. Essa especificação, ao que indica o relatório citado acima, não suportava a demanda do tráfego férreo já em 1912-13, quando foram transportados uma média de 9.016.657 e 10.565.120 quilos por quilômetro respectivamente, números pouco significativos na comparação com as outras ferrovias arrendadas pela União:¹²⁷ a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (com 134.068.365 kg, em 1912 e 155.006.377 kg, em 1913) e a Paraná (com 42.774.319 kg, em 1912 e 43.598.174 kg, em 1913), duas maiores desse conjunto em exportação de mercadorias. De outro lado, ainda pode ser considerado que, em ambos os anos, o peso por quilômetro de

¹²⁶ Relatório Macop, 1913, p. 103.

¹²⁷ As ferrovias arrendadas pela União em 1912-1913 eram: Madeira- Mamoré, Estrada de Ferro de Baturité, Estrada de Ferro de Sobral, Central do Rio Grande do Norte, Natal a Itamatahy, Cond D’Eu, Central de Pernambuco, Sul de Pernambuco, Central de Alagoas e Ramal, Ribeirão a Cortez, Recife ao São Francisco, Paulo Afonso, Bahia ao São Francisco e ramal, Central da Bahia e ramais, Bahia e Minas, Rede Sul Mineira, Formiga a Goiás, Araguari a Catalão, Itapura à carumbá, Maricá, Paraná, D. Thereza Christina, Blumenau a Hansa, Viação Férrea do Rio Grande do Sul e Itaquy a S. Borla.

percurso de passageiros excedeu em mais 2.000 kg a quantidade de mercadorias.¹²⁸

Da mesma forma, o tamanho da bitola escolhida sugeria a perspectiva de circulação férrea que se tinha em mente. Essa medida estava relacionada ao tipo e natureza da exploração econômica da via e capacidade de tráfego pretendida. Na construção da Estrada de Ferro de Baturité, a distância que separava a face interior de uma linha de trilho da outra, a bitola, era de um metro. A bitola métrica foi a medida mais utilizada na construção das ferrovias brasileiras, consistindo em mais de 20.000 km de linha férrea. Era considerada uma bitola estreita, em relação à bitola de Stephenson de 1,45 m, que no Brasil foi usada em partes da Estrada de Ferro Central do Brasil (PEREIRA, 1958). Essa estrutura era posicionada no centro dos dormentes, o que lhe conferia a estabilidade exigida para a passagem do trem com peso correspondente ao suportado por ela.

Segundo Icimoto, no caso de uma via férrea de bitola métrica, como a Baturité, entre as vantagens possíveis estavam: curvas de menor raio; menor largura de plataforma, terraplenos e obras de arte; economia de lastro, dormentes e trilhos; menor resistência à tração; economia nas obras da arte; e material rodante mais barato. Em contrapartida, as desvantagens eram: menor capacidade de tráfego, menor velocidade e necessidade de baldeação nos entroncamentos com outras bitolas (ICIMOTO, 2013, p.47).

De todo modo, não é interesse desse trabalho fazer uma reflexão exaustiva sobre o transporte de mercadorias no Ceará através da EFB, muito menos especificar em que momento se iniciou a decadência observada no funcionamento da Estrada de Ferro de Baturité durante o século XX, sobretudo no transporte de passageiros.¹²⁹ Apenas se tentou

¹²⁸ Relatório Macop, 1913, p. 21-22.

¹²⁹ A Estrada de Ferro de Baturité, assim como muitas outras edificadas no Brasil, apresentou frequentes déficits nos seus balanços. No caso da Baturité, esses índices baixos podem ser verificados, sobretudo na segunda década do século XX. Conforme Benedito Ferreira, em 1920, o Estado passou por uma crise econômica, “quer por causa da

demonstrar como foi construída, através de um discurso, a ideia de que o Ceará tinha uma produção agrícola (cafeeira, e depois algodoeira) que justificava a existência de uma estrada de ferro, e também para se alinhar ao discurso de progresso e modernidade vigente no final do século XIX e início do XX.

É profundamente irônico, no entanto, observar que a ideia contra a qual se lutou na década de 1870, principalmente de que o Ceará não estaria apto a ter uma estrada de ferro em seu território em virtude da falta de uma lavoura maior, foi também usada para justificar o investimento em rodovias em lugar de ampliar a ferrovia existente. Na Mensagem de Governo de Estado de 1917 foi afirmado que:

A nossa viação férrea acha-se inteiramente ao Cargo do Governo da União, e sobre o seu desenvolvimento já tive occasião de fallar, no capitulo referente as 'Obras Federaes'. Nenhuma das concessões dadas por esta Assembleia para a construcção de estradas de ferro estadoaes, teve até hoje inicio de execução. É que **empresas dessa ordem são inviáveis em regiões, cuja massa de productos é insufficiente para a manutenção de trafego remunerador do avultado capital a empregar.** Nossa atenção se deve voltar para as estradas de rodagem, meio primitivo de desenvolvimento dos velhos paizes da Europa, e hoje resurgido, graças ao automovel, como a expressão mais viva do progresso (CEARÁ, 1917a, p. 35, grifo próprio).¹³⁰

Anos mais tarde, quando foi finalizada a construção da Estrada de Ferro de Baturité, com a inauguração da estação de Crato, em 1926, já foi anunciada pelo então presidente do Brasil, Washington Luis, a preferência pelo estabelecimento de estradas de rodagem: "Governar é

seca e da guerra, quer por outros fatores [com] queda de 23,5% no valor das exportações, que cai de 32.400, em 1919, para 24.787 contos em 1920". Existindo apenas em 1923 uma reação, mas também, segundo o autor, "em termos de ferrovia, 1923 é o último ano em que a EFB é superavitária dentro de nossos limites cronológicos" [1870-1930] (FERREIRA, 1989, p. 139).

¹³⁰ Mensagem do Governo de Estado, 1917, p. 35.

abrir estradas e estradas de rodagem”, fatos que insinuam o desinteresse pelo investimento em transporte férreo no Brasil, a partir do início do século XX.

Por outro lado é sugerida a continuidade da sobreposição aos interesses do capital estrangeiro no processo de desenvolvimento econômico do país. Da mesma forma que a construção de vias férreas no território brasileiro foi consequência da expansão do capital inglês (que aqui introduziu e estabeleceu princípios e relações capitalistas), se deu o desvio de investimentos em transporte da malha ferroviária para a rodoviária. Essa modificação de um tipo de estrutura viária terrestre para outra foi, na verdade, resultado do estabelecimento de complexas relações, marcadas pelo afastamento da área de influência da Inglaterra e pela aproximação e associação engendrada com os Estados Unidos da América, economia emergente como potência mundial no fim da Primeira Grande Guerra.

Assim, a estrada de ferro no Brasil e no Ceará não foi abandonada porque se tornou uma tecnologia obsoleta ou ultrapassada nem se tratou simplesmente de uma expansão tão célere do capitalismo que terminou por ultrapassar a própria ferrovia. Pelo contrário, a estrada de ferro em território brasileiro se tornou obsoleta pela ausência de uma política de investimentos que garantisse sua modernização – diferentemente do que ocorreu em vários países europeus e asiáticos mais ricos, que ainda hoje investem em ferrovia (os trens-bala são exemplo disso). Nesse sentido, a via férrea em si não perdeu sua eficiência, mas foi progressivamente abandonada durante o século XX, no Brasil, em favor de outros meios de transporte.

Todos esses momentos, tanto a sua implementação quanto o seu abandono, foram permeados por escolhas nas quais interferiram interesses políticos, econômicos ou mesmo afetivos. O reconhecimento do terreno, a locação e a construção da estrada de ferro, os desvios, cada palmo da ferrovia é a resultante de um intrincado jogo de poder que envolveu as autoridades públicas, sobretudo os presidentes de província e ministros da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, os engenheiros responsáveis pelos desenhos e pela construção, os trabalhadores

(operários), o ambiente (o solo, a vegetação e as variáveis ambientais), os animais dentre outros aspectos, de maneira que importa analisar muitos conflitos e disputas que constituíram a Estrada de Ferro de Baturité durante sua construção e antes deste tipo de viação, com seu conjunto de trabalhadores, “cair no ostracismo” experimentado ao longo do século XX.

Os caminhos entortados da Estrada de Ferro de Baturité

“Em se tratando de estender trilhos, a técnica desafia problemas, paixões e interesses”: o traçado da Estrada de Ferro de Baturité

Em se tratando de estender trilhos, a técnica desafia problemas, paixões e interesses. Enfrenta mil dificuldades que os homens tornam sempre mais difíceis as grandes obras e a própria existência. Assim, enquanto os trilhos caminham para a hinterlândia, não há só obstáculos físicos, geográficos, por vencer. As conveniências dos que dispõem de poder político assumem caprichos especiais. Ora, conforme apontamentos de João Brígido, é português que coloca, em primeiro lugar, suas necessidades pessoais para alterar o traçado da ferrovia. Ora, é família ilustre, a Albano, determinando o traçado da ferrovia até Pacatuba. E depois se sucedem novas interferências: o caminho de ferro, perto de Acarape, “devia chegar até as imediações da cidade e dali seguir para Itapai, à mercê de um túnel, ou contornar a estrada existente para peões e comboios até a cidade

de Baturité". Refere ainda João Brígido: Acarape não lograria entrar para as graças do engenheiro Pinkas, decidido por outro rumo da linha Alça-ia-ia por "uma rampa de cinco quilômetros, a dezoito por mil, vingando a montanha de Itapaí, com aterros, cortes formidolosos e curvas repetidas até Canoa" (Aracoiaba). Tal providência, a parecer disparatada, obteve do engenheiro Capanema a observação fulminante: "Isso não é erro, mas crime de engenharia". [...] Mas não ficam aí os caprichos interferentes da política. Faz-se necessário, a essa altura da construção da estrada, contentar o clã sertanejo de Quixeramobim, formado por criadores abastados, gente forte em gadeira e voto. Uma vez mais, enganam-se todos. Não é o poder de cada um chefe político que triunfa ao indicar por onde devem passar os trilhos. No fundo mesmo das atitudes de conveniência ou ambição pessoal, o que existe na realidade é o pronunciamento disfarçado de nossa vocação adeja, a desejar o estabelecimento de caminho mais rápido para a pancada do mar (CAMPOS, 1982).¹

É bem verdade que pela solidez de suas edificações uma estrada de ferro aparenta a afirmação de um caminho sem possibilidades de variantes ou desvios do percurso. Aliado a isso, os engenheiros, com seus aparatos tecnológicos e discursos científicos sobre o caminho mais adequado para assentamento da malha férrea, tendem a fazer perseverar a noção errônea de que, desde o início, o caminho para receber os trilhos estava, de alguma forma, determinado. No entanto, o que é possível perceber na construção da Estrada de Ferro de Baturité, como foi sugerido por Eduardo Campos, implica a compreensão de que o percurso dessa ferrovia, longe de ter sido predestinado, foi definido "palmo a palmo".

A própria nomenclatura "Estrada de Ferro de Baturité" sugere uma definição de percurso, a intenção dos poderes públicos cearenses em organizar outra entrada para o Ceará, bem como insinua a tensão envolvida nessa definição, à medida que destaca um espaço em detrimento dos demais. Primeiramente, era muito sutilmente afirmada a centralização de

¹ CAMPOS, E. *Estrada de Ferro de Baturité: História e Ação social: Conferência realizada em 26/6/1982, em Baturité, na sessão comemorativa dos 100 anos da estação ferroviária de Baturité*. Fortaleza: [s.n.], 1982.

Fortaleza como capital da província cearense e seu centro administrador. Afinal, os privilégios para construção de ferrovias no Ceará, que não consideravam a capital como ponto de partida ou chegada, eram denominados utilizando o nome das cidades-extremo; como visto nos indeferimentos de privilégios para construção das estradas de ferro “da cidade de Granja ao Ipú”² e a outra do “porto de Aracaty a Icó”³ enquanto que as ferrovias que partiam de Fortaleza eram intituladas utilizando apenas o nome das cidades destino, provavelmente numa tentativa de fortalecimento da ideia de que a capital da província era o ponto mais importante dela, sendo desnecessário mencioná-lo. E mais do que isso; deve-se sopesar o fato de que nenhuma ferrovia que ignorasse a capital como ponto de partida teve sua realização concedida pelo Império. Nesse caso, a Estrada de Ferro de Baturité era uma via de comunicação para uma província administrativamente centralizada na capital Fortaleza.

Em segundo lugar, ficava instituído, desde a titulação da ferrovia, que essa linha tinha um destino escolhido: a serra de Baturité. Durante o período colonial, essa região havia ficado fora das principais rotas de acesso ao interior do território cearense em virtude de ela não estar diretamente relacionada com a criação de gado. Nesse momento, a estrada mais viável para atingir o interior da província era a Estrada Geral do Jaguaribe, que era interligada a outras estradas que partiam dela em direção às regiões de pecuária. Somente com o avanço da produção agrícola, sobretudo com o algodão, a partir do final do século XVIII, foi que locais como a serra de Baturité passaram a ser alvo de planejamento no que dizia respeito à demarcação de estradas, sendo, a partir de 1850, percebida uma maior organização dos poderes públicos na abertura de uma estrada em direção a regiões com produção agrícola. E a ferrovia, pensada e construída logo após a estrada de chão, poderia ser entendida como afirmação maior do interesse em implementar a comunicação mais rápida com a referida serra para intensificar a exportação de sua produção.

² Jornal *O Cearense*, de 28 de março de 1872, p. 3.

³ Macop (Ofício nº 2.190, de 24 de fevereiro de 1872. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872).

Em 1870, José Fernandes da Costa Pereira Júnior, então presidente da província, anunciou o início da construção da Estrada de Ferro de Baturité e as primeiras previsões de traçado. Conforme o relatório,

Com o maximo praser comunico á V. Exc. que brevemente serão iniciados os trabalhos de construcção de uma via ferrea, pelo sistema tram road d'esta capital para o importante município de Baturité empresa esta de grande alcance e futuro para a província, como V. Exc. pôde muito bem comprehend. [...] É consideravel o movimento da estrada que se vai construir. Ella se dirigi aos municípios mais productores da província e pelos que também transitam quase todos os gêneros que se destinam a exportação pelo porto da capital, ou nelle desembarcam para o consumo dos sertões. [...] Do melhoramento das nossas vias de transporte virá o aumento da nossa producção, e n'esta se acha a fonte de toda a receita Provincial. Os empresários vencendo todos os obstáculos, proseguem na sua obra, e n'este momento fasem-se os estudos necessários para se determinar a linha até Maranguape e Pacatuba, ponto de um dos quaes se deverá prolongar ate Baturité, segundo a direcção que mais conveniente se julgar (PEREIRA JÚNIOR, 1870).

Aparentemente, a escolha de levar os trilhos da capital até a cidade de Baturité passando por Arronches, Pacatuba, Acarape e Maranguape foi consensual, sendo suficiente para isso a justificativa de que esses locais eram celeiros da produção agrícola. Nas projeções feitas pelo engenheiro-chefe da Direção de Obras Públicas do Ceará, José Pompeu Albuquerque Cavalcante, em 1868, quando de retorno do Pernambuco, onde foi aconselhar-se sobre a construção de ferrovias, já era articulado que:

O traço d'essa longa estrada deve comprehend necessariaamente a cidade de Baturité para attingir um de seos principaes fins. Mas pela razão já dita em outra parte limitemo-nos por ora a uma pequena extensão, ou lancemos as nossas vistas para Pacatuba e Maranguape, o primeiro um povoado a 27,885 e o segundo uma vila a 23 kilometros da capital e entre si distantes

de 13 kilometros. A extensão comprehendida entre a capital e Baturité mede 88,803 kilometros. A partir da capital com direcção a Baturité pela estrada existente encontra-se primeiro o povoado de Arronches a 6 kilometros, depois o de Pacatuba, em seguida o de Guayuba a 7 d'este ultimo ponto, Acarape a 29,092 da Pacatuba, Canôa a 20 e a cidade de Baturité a 29,099 de Acarape. Vê-se portanto que Pacatuba, Acarape e Baturité; os povoados mais importantes, dividem em tres secções quasi iguaes a extensão comprehendida entre os pontos extremos, capital e Baturité (CAVALCANTE, 1868, p. 5).⁴

A sequência de cidades no percurso citado por José Pompeu Albuquerque Cavalcante “corresponde” ao trecho onde mais tarde foram estabelecidos os primeiros quilômetros da Estrada de Ferro de Baturité. Entretanto, se a escala desse mapa for ampliada a ponto de os terrenos por onde passaram os trilhos serem percebidos, será também visto que a escolha deles não estava tão clara desde o início. A demarcação das terras nas quais seria implantado o leito férreo, a despeito de maiores planejamentos, parece ter sido realizada à medida que os trilhos eram colocados, como é possível entrever no processo administrativo movido pela diretoria da então Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, em outubro de 1872, e organizado por João Brígido dos Santos, contra o engenheiro Jerônimo Luiz Ribeiro.

Nesse processo, foi reclamado que o referido engenheiro, responsável pela construção dos primeiros quilômetros da Estrada de Ferro de Baturité, não havia cumprido cabalmente sua tarefa, deixando o leito entre a capital e Arronches com sérios defeitos e, mesmo assim, já iniciava os trabalhos, mesmo diante desse ponto. Segundo o relato feito por João Brígido,

Tendo o referido Jerônimo Luiz Ribeiro dado começo aos seus trabalhos no mez de janeiro ultimo, antes de os ter concluído na subsecção da Capital a Arronches, que mede cerca de quatro

⁴ Relatório do engenheiro-chefe da Direção de Obras Públicas, p. 5. Anexo ao Relatório do presidente de província, 1868.

milhas inglezas, começou algumas escavações a aterros na linha que segue dessa povoação para diante, em lugar cuja planta ainda não estava aprovada pelo presidente da Provincia, como seria mister, e contra o que ficára determinado, art. 14 (CEARÁ, 1872b, p. 1).⁵

Em meio à acusação de um serviço inacabado, foram sugeridas influências que o traçado da estrada de ferro poderia sofrer. No artigo citado – o 14º do contrato celebrado entre Jeronimo Luiz Ribeiro e a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité – foi determinado que “[...] finalmente o contractador fica sujeito na execução das obras relativas de preparação do leito para a via férrea a plena fiscalização da Companhia, tendo-se em attenção a clausula 20 do Contracto da empreza com o governo da província”.⁶ Já na cláusula citada nesse artigo, foi determinado que somente seria dado prosseguimento à construção do leito da ferrovia, conforme aprovação da planta do traçado pelo governo provincial.

Se observado o primeiro artigo do contrato em questão, ver-se-á que Jeronimo Luiz Ribeiro ficava obrigado a “[...] construir o leito da via férrea projectada d'esta Capital a Maranguape e Pacatuba, segundo a diretriz mandada traçar pela Companhia [...]”⁷ o que indica a designação de um terreno que deveria receber os trilhos da Baturité. Entretanto, o governo provincial não havia aprovado o percurso da referida ferrovia até aquele momento, setembro de 1872, conforme a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, em resposta ao ofício de Jeronimo Luiz Ribeiro que denunciava os prejuízos sofridos com a paralização dos serviços,

⁵ Ofício de 10 de setembro de 1872, p. 1 (BR Apec, EF. Fundo: Estradas de Ferro/Estradas de rodagem. EFB: 1882 – Fortaleza).

⁶ Apec – Fundo: Estradas de ferro/Estradas de rodagem. BR Apec, EF. (1878-1918). EFB 1872 – Fortaleza.

⁷ Apec – Fundo: Estradas de ferro/Estradas de rodagem. BR Apec, EF. (1878-1918). EFB 1872 – Fortaleza. F2156.

Que os serviços entre Arronches e Maracanahú foram suspensos em consequencia de não ter sido aprovada a planta dessa secção da obra, exigindo o presidente da Provincia modificações no traçado primitivo o que subjeitou a Companhia a novas explorações e estudos técnicos, que só por todo este mez poderam serem concluidos para se offerecerem á consideração da Presidencia (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATORITÉ, 1872c).⁸

Dessa forma, parte do atraso imputado a Jeronimo Luiz Ribeiro foi imputado à própria Companhia Cearense da Via Férrea da Baturité sob a alegação de que até 22 de maio de 1872 a Companhia não havia enviado as plantas para a aprovação da presidência da província do traçado entre a capital e Pacatuba (1^a secção), como reclamou em ofício o então presidente do Ceará, João Wilkens de Mattos.

A Estrada de Ferro de Baturité era um projeto político da província do Ceará. Sua construção deveria beneficiar, dessa forma, os interesses do chamado poder público. Eles, inclusive, parecem se sobrepor à demarcação do terreno empreendida pelos engenheiros da Companhia, que haviam fincado as estacas marcadoras do percurso. Nesse ínterim, percebe-se a tensão entre um saber que se construía dentro dos moldes da técnica moderna, a engenharia, e o poder das oligarquias cearenses, sendo os últimos atendidos em sua vontade, à medida que a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité estava subordinada ao poder provincial. Outros ofícios trocados entre essas instâncias deixavam essa relação em evidência. Conforme:

Dignando-se V. Ex^a. ouvir-me sobre o traço da parte da Estrada de Ferro de Baturité compreendida entre a povoação de Arronches e o lugar denominado Maracanahú, traço para o qual a Diretoria solicita aprovação, cabe-me o dever de offerecer ao alto critério de V. Ex^a. as considerações seguintes.

⁸ Apec – Fundo: Estradas de ferro/Estradas de rodagem. BR Apec, EF. (1878-1918). EFB 1872 – Fortaleza. Carta para Jeronimo Luiz Ribeiro, da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, datada de 12 de setembro de 1872. F2167.

Segundo se deprehende do inclusivo ofício a diretoria não pede aprovação senão doplano exlusivamente destinado a habilita-la para proceder por si as desapropriações dos terrenos adjacentes a esta parte da futura Estrada de Ferro, pois ella própria deixa ver que o traço apresentado recente-se de modificações. Sendo assim, sou de parecer que seja aprovado o alludido traço fazendo-se porem com que a Directoria de antemão declare, que sujeita-o as modificações reclamadas pela solidez das construcções [...]. Quanto a aprovação dos armazéns que se pretende construir desde logo, como parte integrante da Estação Central e do projecto servindo de typo para estações interiores, parece-me que não haverá incoveniente em reservar-se esse objecto para quando a Directoria estiver apta a apresentar o plano geral da estação de que este armazém deverá fazer parte, assim como orçamento e detalhes de todas as obras que tem em vista realizar. Não devo concluir sem ponderar, que as modificações referidas não são de natureza tal que possão offendere interesses particulares no sentido de privar os proprietários dos terrenos adjacentes a Estrada de Ferro dos benefícios que trará uma tão importante via de communication, como também alterar em causa alguma as condicções dos contractos celebrados entre a Companhia da Estrada de Ferro de Baturité e a presidencia da província (CEARÁ, 1872a).⁹

As palavras de João Wilkens de Mattos insinuavam outros jogos de poder acionados na construção da EFB, agora envolvendo os proprietários dos terrenos à margem de onde seriam instalados os trilhos – havia pelo menos duas possibilidades: os que desejavam que a via férrea passasse junto a suas terras e os que não o desejavam. A finalidade das desapropriações podia ser a locação da própria malha férrea e os aparatos necessários como a construção de abarracamentos para os trabalhadores, mas também foi aventado o uso desses terrenos na fixação de possíveis imigrantes, nesse caso com a divisão em pequenos lotes.¹⁰

⁹ Ofício nº 3.552, 18 de maio de 1872 (BR. Apec, EF. FB, cx. 1, 1872).

¹⁰ Conforme sugerem as notas do jornal *O Cearense*, de 6 de abril de 1879, p. 3 e 19 de março de 1887, p. 1.

De qualquer modo, a locação da Estrada de Ferro de Baturité criava outros limites para o interior da província e alterava a paisagem ali existente, à medida que modificava a organização de seus sítios, o que já implica perceber os primeiros impactos ambientais que a obra causou. Essas circunstâncias e relações foram sugeridas por protestos pela desapropriação de terrenos para passagem da ferrovia.

Quando a construção da Estrada de Ferro de Baturité se aproximava das imediações de Pacatuba, pelo menos dois proprietários de terra, cujos nomes são José Ignacio de Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, ficaram insatisfeitos com a passagem dessa via em seus domínios. A disputa entre esses homens e a diretoria da Estrada de Ferro de Baturité foi registrada nos arquivos da Companhia.

Se observados os documentos constantes no processo, ver-se-á que a questão se concentrava, para os donos do terreno, em torno da porção de terra perdida sem qualquer indenização, ou seja, na reorganização das fronteiras do terreno que os destituía das partes deles. Tanto Francisco Cabral de Medeiros como o padre José Ignacio de Moraes Navarro reclamaram do redimensionamento de seus sítios, à medida que questionavam não ter direito a uma indenização referente à sua desapropriação. O primeiro, através de seu procurador, Benvenuto José de Lima, em ofício de 3 de julho de 1878, afirmou que

[...] sendo senhor e possuidor de um sitio annexo a mesma Villa [Pacatuba], o qual estava completamente plantado de cannas, coqueiros, laranjeiras, mangueiras e cajueiros; acontece que continuando a estrada de ferro de Baturité e passando no meio do mencionado sitio, tirou do melhor terreno cinqüenta metros de largura e cento e setenta e tantos de cumprimento, destruindo toda a canna, quarenta pés de coqueiro, vinte de laranjeira, oito de mangueiras e seis de cajueiros, ficando o referido sitio destruído em mais de metade das benfeitorias e na terça parte do terreno (CEARÁ, 1878).¹¹

Da parte do padre José Ignacio de Moraes Navarro foi dito que:

¹¹ BR, Apec – EFB, cx. 2, 1878.

[...] sendo Senhor e possuidor d'um sitio dentro da mesma Villa, com plantações de diferentes fructeiras, como sejão coqueiros, laranjeiras, cajueiros e bananeiras (ilegível) e mais ainda de um canavial, porção de capim de planta e roça, plantação esta que comprehende uma e outra margem do rio que atravessa todo o sitio, sucede o que no dia 5 de maio do corrente anno o Engº Juliu Pinkas, que então achava-se encarregado pelo Exmo Snº Presidente da Provincia de continuar com o trabalho da estrada, apresentou-se dentro do sitio do Suppe com ouro Engº e mais pessoal, tirando o pico por onde deve seguir a referida estrada sem que antes se tivesse entendido com o Suppe para indemniza-lo da destruição que tinha de soffrer em sua propriedade com aquela estrada [...] serviço que tirou 50 metros de largura na extensão de trezentos, terreno este todo ocupado de plantações (CEARÁ, 1878).¹²

Pelo Decreto nº 1.664, de 27 de outubro de 1855, expedido por força da Lei nº 816, de 10 de julho do mesmo ano, foi estabelecido, em seu artigo 14, que “os proprietários dos terrenos e predios, pelos quais devão passar as estradas de ferro autorisadas pelo Corpo Legislativo, e concedidas a empresários ou Companhias pelo governo imperial, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos Engenheiros encarregados do levantamento dos planos e plantas das Estradas”. Essa determinação implicava o fato de que o suplicante não tinha amparo legal para reclamar a invasão de suas terras, o que já se constituía numa circunstância angustiante para, nesse caso, o padre José Ignacio de Moraes Navarro, dono do sítio. Contudo, a presença incômoda dos engenheiros e trabalhadores da Estrada de Ferro de Baturité significava que a desapropriação do lugar era certa, uma vez que o artigo 2º da mesma lei determinava que,

Pela aprovação das plantas por Decreto entender-se-hão desapropriados, em favor dos Empresários ou Companhias incumbidas da construção das Estradas de ferro, todos os predios e

¹² BR, Apec – EFB, cx. 2, 1878.

terrenos comprehendidos, total ou parcialmente, nos planos e plantas das respectivas estradas, que forem necessarios para a sua construcção, estações, serviço e mais dependencias. Nenhuma Autoridade judiciaria ou administrativa poderá admittir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da approvação das plantas por Decreto (BRASIL, 1855a, p. 552).¹³

A passagem da estrada de ferro pelos sítios causava a transformação deles, podendo fazê-los desaparecer dependendo da dimensão que o terreno abrangesse. A supressão de uma faixa de terra de 170 metros de comprimento e 50 de largura, no primeiro caso, e de 300 metros de comprimento pela mesma largura, no segundo, por si já é um espaço considerável. Ele se torna ainda maior se pensado que no sítio de Francisco Cabral de Medeiros significava a terça parte do terreno e a metade da terra propícia para o cultivo. Nesse sentido, essa propriedade já era amplamente modificada em suas dimensões, produtividade, limites e mesmo em sua forma, posto que instrumentos da técnica passavam a fazer parte daquela paisagem. Por outro lado, é forçoso perceber que o interesse nessa ferrovia estava centrado na exportação da lavoura produzida no interior do território, uma vez que a Estrada de Ferro de Baturité era dirigida a terras ocupadas e cultivadas.

No entanto, é preciso considerar que as modificações do terreno pela abertura de estradas não consistiam numa novidade. A partir do momento em que a terra passava a ser uma posse, propriedade de um senhor, e passava a ser delimitada pela cerca que marcava o espaço, a passagem de uma estrada se tornou mais contestada. Quase dez anos antes, em 1869, o dono de um sítio localizado em Acarape reclamou da abertura da Estrada de Baturité que tomou parte de seu sítio. Camillo de Lelis Ferreira de Vasconcelos, conforme o ofício que dirigiu ao governo da província, teria seu sítio atravessado pela referida estrada “[...] na passagem do rio Acarape ocupada pela ponte” o que “[...] divide o sitio do supplicante em duas partes, tanto no molhado como no secco,

¹³ Decreto nº 1.664, de 20 de outubro de 1855. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1855, p. 552, v. 1 pt.

causando-lhe assim grande prejuízo quer em terrenos, quer em benfeitorias, e mesmo em relação ao valor do sitio". O proprietário ainda explicou que:

A respeito tenho a informar que é certo que o local escolhido para assentamento de uma ponte sobre aquelle rio fica comprehendido em terrenos cultivados de propriedade do requerente, e abrangem os aterros que se tem de fazer nas avenidas da ponte uma parte de terrenos frescos e seccos, n'uma extensão approximada de cem braças ou 222 metros numa largura de 8^m,8 (40 palmos) (VASCONCELOS, 1869).¹⁴

A perda de parte do sítio para passagem de uma estrada parece igualmente desagradável aos proprietários, mas cabe observar que a passagem da ferrovia tomava um espaço maior do terreno. Enquanto a Estrada de Baturité ocupava uma faixa de terras com largura de cerca de oito metros, a ferrovia alcançava a largura de 50 m, conforme indicaram Francisco Cabral de Medeiros e o padre José Ignacio de Moraes Navarro em seus ofícios, medida que significava um redimensionamento muito mais drástico do terreno, sobretudo pelos aparatos de técnica e de pessoal que acompanhavam a construção do leito férreo, traduzido no acúmulo de material (madeira para dormentes e obras da arte, trilhos, terra de escavações e para aterros) nos abarracamentos, movimento de pessoas e em outras implicações próprias da passagem de trens. Dessa maneira, por mais que as desavenças na passagem de uma estrada por sítios não fossem novidade, com a ferrovia elas tiveram suas dimensões ampliadas, seja nos limites do terreno, seja na ocupação dele.

Todavia, considerando ainda os terrenos de José Ignacio de Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, é possível entrever aspectos da alteração da paisagem ocupada pela locação da Estrada de Ferro de Baturité. Conforme pesquisa que o engenheiro Walter Rutmam fez das benfeitorias e de seus respectivos preços, com base na "[...]" informação

¹⁴ Apec. Fundo: Thesouraria da Fazenda Provincial. Série: Correspondências expedidas. Cx. 12. Cod: BR Apec/TFP. Ano: 1870.

de diversas pessoas do lugar, pessoas estas não somente consideradas, e honestas, como também entendedoras da materia”, os proprietários detinham no terreno atravessado pela ferrovia as seguintes benfeitorias (CEARÁ, 1878c):

Francisco Cabral de Medeiros	
Canavial Est. 2 – 8 + 10 = 70 20 m ²	230,,000
16 Laranjeiras a 2000	32,,000
1 Mangueira por	10,,000
3 Coqueiros a 9000	27,,000
33 Mudas de coqueiro \$500	16,,500
75 m de cerca m 500	37,,500
	Total de 353,,000

José Ignacio de Moraes Navarro	
Canavial Est. 10 – 12 + 5 - 40 50 m ²	100,,000
Mandiocal Est. 12 + 5 a 12 + 8 somente n’um lado = 10 75m ²	7,,000
2 Mangueiras a 10.000	20,,000
9 Coqueiros a 9000	8,,000
8 Laranjeiras a 2000	16,,000
2 Toceiras de bananeiras	10,,500
3 pes de fructeiras diversas 2000	6,,500
	Total de 240,,000 ¹⁵

Mais do que o valor requerido pelos proprietários e o proposto pela diretoria da Estrada de Ferro de Baturité importa perceber que o avanço da construção do leito ferroviário provocava novas alterações naquele ambiente, uma vez que a prática da lavoura já constituía uma modificação drástica dele (DUARTE, 2004; MARTINEZ, 2006). Os sítios tinham suas dimensões totais reduzidas, não apenas as cultivadas (no processo só há referência às cultivadas porque eram os

¹⁵ Ofício de 17 de agosto de 1878 (BR. Apec – EFB, cx. 2, 1878).

únicos espaços indenizados pela administração da via férrea). Aqueles nos quais continham produções agrícolas, como era o caso dos terrenos citados, perdiam a paisagem “verde” composta por árvores frutíferas e, em seu lugar, era instituído um grande canteiro de obras.

A representação dessa transformação pode ser construída a partir das especificações dos trabalhos descritas nos contratos para construção da estrada de ferro. Em geral, tais textos não diferiam em extremo do seu anterior, mas eram mais especificados a cada contrato. Se forem considerados o contrato instituído em 1872, com a Companhia Cearense da Via Férrea da Baturité e o firmado com a *The South American Railway Company Construction Limited*, em 1911, para a construção da EFB, seria possível perceber um detalhamento maior do segundo em relação ao primeiro, no que diz respeito às etapas e condições do trabalho (CAMPELO FILHO; SARMIENTO, 2010). Contudo, o maior detalhamento de como seria a execução dos serviços não implicava uma mudança radical dos trabalhos, ou seja, talvez a forma de execução fosse modificada, mas ainda se tratava de desmatamento, destocamento, movimentos de terras, cortes, aterros entre outros serviços, de maneira que neste trabalho serão consideradas as especificações do contrato de 1911 (posterior ao trecho dos sítios citados), porque ele permite visualização mais nítida dos trabalhos empreendidos nos 600 km de Estrada de Ferro de Baturité, que foi, quando do seu estabelecimento, um grande canteiro de obras.

Ao lado do espaço reservado aos trilhos era separada uma faixa do terreno para ser “occupada pelas cavas e aterros”. No local, ficariam os materiais provenientes das escavações, que consistiam em terra, pedra solta e rocha, “[...] depositados fora do leito da estrada, mas ao longo desta (principalmente na plataforma dos empréstimos) quando o material for pedra” quando não fossem “empregados na formação dos aterros e lastros”.¹⁶ Também havia as obras da arte: “[...] edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente”. Nesse caso, eram as estações contendo “sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para as mercadorias, caixa de água,

¹⁶ Contrato de 16 de maio de 1911 e Decreto nº 8.711, de 10 de maio de 1911, artigo 7º.

latrina, mictórios, rampa de carregamento e embarque de animaes, balanças, relogio, lampiões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cerca”, bem como “[...] depósitos frigorificos nas estações iniciaes e nos pontos de cruzamento de linhas”; ambientes que podiam ser dividos em mais de um prédio, sendo que as estações e paradas tinham “dimensões de accôrdo com a sua importância” (CEARÁ, 1911).¹⁷

Da mesma forma, a presença de abarracamentos para os trabalhadores da estrada de ferro modificavam o ambiente. No trecho compreendido entre Pacatuba e Canoa, a poucos quilômetros dos sítios de José Ignacio de Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, o engenheiro Julio Pinkas, “[...] a margem da estrada [...] montou cinco grandes abarracamentos” e “[...] construíram-se além disto 5 grandes ranchos para depósitos e um grande abarracamento para accomodação de operários”. Também foi construído na administração de Julio Pinkas os abarracamentos em “Canôa, Oiticica, Olho D’água e Canafistula”, com capacidade para abrigar 200 famílias cada um deles, e iniciada a construção do abarracamento localizado em Itapahy, próximo a Acarape, com dimensões semelhantes (BARROS, 1878, p. 58-59).¹⁸ Na descrição de Carlos Alberto Morsing, que inspirou esse relatório, ainda foi acrescida a informação de que cada abarracamento tinha cacimbas para o abastecimento de água, “[...] excepto o de Oiticica cujo abastecimento d’agua é transportado d’outras partes em animaes de carga” (CEARÁ, 1878d).¹⁹

Assim, o estabelecimento da estrada de ferro redimensionava esses terrenos e transformava os sítios, reduzindo sensivelmente sua área e trazendo uma parafernália na maioria das vezes estranha ao cotidiano dos que habitavam essa região, ou à medida que a estrada de ferro avançava, eram instituídos outros limites territoriais com redimensionamento de sítios e a instituição dentro deles de terras públicas: as estradas. Com isso, o trânsito no interior do Ceará era reorganizado, incentivando a passagem por uma região mais ao centro do estado

¹⁷ Contrato de 16 de maio de 1911 e Decreto nº 8.711, de 10 de maio de 1911, XXXVII.

¹⁸ Relatório de presidente de província, 1878, p. 58-59.

¹⁹ Ofício de 30 de setembro de 1878 (BR, Apec, EFB, cx. 2, 1878).

num transporte que não dependia diretamente do período do ano nem de determinadas condições climáticas para executar a viagem.

Entretanto, é necessário observar que a quantia calculada para indenização das desapropriações se referia às benfeitorias que existissem no caminho onde seria construída a estrada de ferro e não ao terreno que ela iria ocupar. Nesse momento, e persistindo na análise dos protestos de José Ignacio de Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, porque são representativos do que se deseja refletir, é fundamental perceber que era justamente essa a razão das reclamações de ambos. Conforme o então diretor e engenheiro-chefe da EFB, Carlos Alberto Morsing, em ofício de 17 de agosto de 1878:

Tendo a estrada de ferro de Baturité de atravessar terrenos pertencentes aos Sen^{os} V^s José Ignacio de Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, em Pacatuba, procurou o engenheiro-chefe de secção entender-se com os respectivos proprietários para tratar da indemnização das pequenas benfeitorias que existiam na parte ocupada pela zona d'essa estrada pelo annexo nº 1 declarou-me o mesmo Engenheiro não ter sido isso possível á vista da exorbitancia das sommas pedidas (CEARÁ, 1878b).²⁰

Esse documento foi produzido em continuidade ao ofício dirigido do escritório da Secção da Estrada, em Pacatuba, em seis de julho de 1878, por Walter Rutmam, engenheiro responsável pela negociação. Correspondência expedida pelo referido profissional informava que as tentativas de acordo até então tinham sido frustradas, pois Francisco Cabral de Medeiros pedira como indenização o valor de cinco contos de réis (5.000\$000), quantia que classificou “inqualificável, [e explica] por tanto ser me completamente impossível entrar em tranzacção amigável com dito proprietário”. E o outro, José Ignacio de Moraes Navarro, um “senhor padre”, requereu a quantia de dois contos de réis (2.000\$000) “[...] como indemnização das benfeitorias do terreno necessário para a estrada, esta quantia acho excessivamente exacerbada” (CEARÁ, 1878b).²¹

²⁰ Ofício de 17 de agosto de 1878 (BR, Apec – EFB, cx. 2, 1878).

²¹ Ofício de 17 de agosto de 1878 (BR, Apec – EFB, cx. 2, 1878).

Em contestação aos valores pedidos Carlos Aberto Morsing, representante da Companhia, questionou o direito de propriedade das terras do padre José Ignacio de Moraes Navarro e de Francisco Cabral de Medeiros.²² Nesse sentido, insinuou o seguinte, em seu ofício do dia 17 de agosto de 1878:

²² Com o Império, a posse das terras foi colocada na pauta das discussões do governo. A doação de sesmarias, por sua propriedade de exigir dos colonos o cultivo da terra, entre outras coisas, gerou uma grande quantidade de terras devolutas. Essas terras, chamadas devolutas, de início teriam o sentido de territórios doados por sesmarias pela Coroa Portuguesa com a condição de que os agraciados observassem os termos do acordo feito; do contrário, as terras seriam devolvidas aos doadores. Mais tarde, porém, com a improdutividade que marcou grandes porções de sesmarias (sua extensão era tamanha que ficava impossível ao colono torná-la de todo aproveitada), foi progressivamente sendo criado o sentido de terras devolutas para aquelas que não apresentavam sinais de aproveitamento. Paralelamente, a posse ganhava espaço como forma de apropriação de terras, fato que deixava claro que a posse já tinha, por parte das autoridades públicas, certo reconhecimento, baseado na suspensão da vigência das sesmarias pelo príncipe regente. A autora acrescenta que “No período entre 1822 e 1850 a posse tornou-se a única forma de aquisição de domínio sobre as terras, ainda que apenas de fato, e é por isso que na história da apropriação territorial esse período ficou conhecido como a fase áurea do posseiro” (Lígia Osório, em estudos sobre as *Terras Devolutas e Latifúndio*, afirma que, a cada dia, aumentava o número de posseiros, moradores que eram estimulados pelo governo a legalizar sua situação (SILVA, 2008, p. 90). A resposta para as incertezas em relação ao domínio de terras no Brasil e seu povoamento foi a promulgação da lei de terras, em 1850. Esse código deveria organizar o registro de terras possuídas e promover regulamentações para uma nova forma de acesso às terras ainda não possuídas. Assim, segundo Lígia Osório, “os terrenos já ocupados, até 1850, havia-se beneficiado de normas e costumes que a lei estava dando por encerrados: as concessões gratuitas, mas condicionais de sesmarias, e a posse ‘mansa e pacífica’”. Também era previsto em lei a regularização dessas apropriações “determinando as condições dentro das quais os possuidores se transformariam em proprietários”. Em consequência, ficava também determinado que “[...] as terras devolutas só poderiam ser adquiridas pela compra, que a mesma lei autorizava o governo a promover e regulamentar” (SILVA, 2008, p. 173). Nesse sentido, era engendrado um movimento que deveria reorganizar a posse das terras no Brasil, designando o que seria privado e o que seria público.

Parece-me que todo o território d'esta província é de sesmarias; porem mesmo que assim não fosse não poderia pagar indemnizações por terrenos, á vista do que me é terminantemente ordenado no Art. 2º § 7º das instruções que acompanham a Portaria de 3 de junho do corrente anno²³ pelas quaes me devo reger (CEARÁ, 1878b).²⁴

Não foi possível identificar em nenhum documento referente ao processo em questão se os referidos sítios haviam sido ganhos por doação de sesmaria, se os dois reclamantes eram posseiros, e se tinham uma revalidação de um dos dois.²⁵ A despeito disso, Carlos Alberto Morsing construiu a argumentação de que se tratava de terras devolutas e, por isso, José Ignacio de Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros teriam direito de uso, mas não de posse. Dessa forma, o engenheiro-chefe da EFB nitidamente procurava legitimar as desapropriações dos terrenos, garantir a não obrigatoriedade de pagamento pelas dimensões totais dos sítios e designar as indenizações apenas às benfeitorias que porventura existissem no espaço onde os trilhos seriam instalados e nos seus arredores.

²³ No artigo 2º § 7º das Instruções Normativas de 3 de junho de 1878 foi determinado: “Fazer as desapropriações dos terrenos que tiverem de ser ocupados pelo leito do prolongamento da estrada e suas dependências, e mandar indemnizar os proprietários das benfeitorias existentes nos mesmos terrenos”. Relatório do Macop, 1877, anexo A-25.

²⁴ Ofício de 17 de agosto de 1878 (BR. Apec – EFB, cx. 2, 1878).

²⁵ Nesse momento, o direito de posse de terras era assegurado por um documento de revalidação dos mesmos, não simplesmente por sesmaria ou posse. Conforme parecer do Visconde de Souza Franco, citado pelo advogado Carlos Carvalho na *Revista de Estradas de Ferro*, “Não sendo mais em virtude das concessões de sesmarias que os sesmeiros e os posseiros se consideram proprietários territoriais, mas por força dos títulos de revalidação e legitimação, a cessão do terreno para o estabelecimento de estradas de ferro rege-se pela Lei das desapropriações. Posses e sesmarias que não respeitam as disposições da Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850 e do regulamento 1.318 de 30 de janeiro de 1854 estão subordinadas a gratuidade das cessões”. *Revista de Estradas de Ferro*, direção de Francisco Picanço, Ano I, num 7, 26 de julho de 1885, p. 105.

A recomendação que possibilitava a Carlos Alberto Morsing construir seus argumentos quanto ao pagamento de uma indenização cuja conta não incluiria as terras usurpadas pela estrada de ferro, foi pautada na Circular de 10 de fevereiro de 1871. Neste documento, posseiros e donatários de sesmarias eram avisados de que

Sendo presente a S. M. o Imperador a Consulta das Secções reunidas do Império e Justiça do Conselho d'Estado, de 15 de julho de 1870, e conformando-Se o mesmo Augusto Senhor com o parecer do Conselheiro d'Estado Barão de Tres Barras, Houve por bem Declarar que aos sesmeiros, e por maioria de razão aos posseiros, corre obrigação de cederem os terrenos necessários para a abertura e melhoramento de estradas publicas geraes, provinciaes e municipaes, com direito somente a indenização das benfeitorias existentes nas mesmas terras, salvo se pelos títulos de sua propriedade estiverem isentos desta obrigação (BRASIL, 1871).²⁶

Também a Lei Provincial do Ceará nº 96, de 5 de outubro de 1837, garantia a desapropriação de terras por utilidade municipal e provincial, que se baseava “[...] no Art. 10, § 3 do Acto Adicional á Constituição. Na referida lei, em seu parágrafo terceiro, era determinado que a desapropriação teria lugar na ‘abertura ou melhoramento de estradas, canaes, portos, aguadas, pastos, construcções de pontes, ranchos, ou servidões e commodidades necessarias ao uso destes objectos’” (CEARÁ, 1837) e, inclusive, foi a lei citada pelo preposto da diretoria da via férrea, João Brígido dos Santos, na questão entre a instituição e os referidos proprietários. Então, como a utilização da terra seria para um bem público (a estrada), o valor da indenização de desapropriação era calculado apenas considerando as benfeitorias que a construção da estrada de ferro deveria suprimir, constando apenas plantações ou edificações na conta de pagamento.

²⁶ Circular de 10 de fevereiro de 1871 do Ministério dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas. Apec, livro 28, ano 1871-1873.

Curiosamente, a Lei nº 816, de 10 de julho, e o Decreto nº 1.664, de 20 de outubro de 1855, que regulamentavam as desapropriações para estradas de ferro no Brasil, não foram citados no processo que julgou os pleitos dos citados suplicantes. Talvez porque tivesse sido preferido construir uma argumentação nos limites das leis provinciais, já que os impasses dessa natureza seriam levados ao juiz do cível ou municipal²⁷ ou ao presidente da província, como foi o caso desses processos, ou porque, em se tratando de má fé da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, fosse conhecido o parágrafo 2º do artigo 12 da referida lei, no qual era determinado que:

Se os terrenos ou predios, que houverem de ser desapropriados somente em parte, ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão, ou ficarem privados das serventias necessárias para uso e gozo dos terrenos e predios não compreendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, se assim requererem os seus proprietários (BRASIL, 1855b, p. 12).

Nesse caso, pode-se considerar que a lei não teria sido citada para evitar que os proprietários se aproveitassem desse parágrafo para basear suas alegações, uma vez que contestavam que a desapropriação prejudicava a parte fértil de seus sítios, como apresentado anteriormente. Isso, no entanto, foi impossível determinar.

Por outro lado, a estrada de ferro também era afetada pela questão. Enquanto a disputa movida por Francisco Cabral de Medeiros e o padre José Ignacio de Moraes Navarro seguia na administração da ferrovia, os trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Baturité ficaram parados. Os proprietários conseguiram, através de incursão em juízo local, embargar a obra em virtude da impossibilidade de consenso para o valor da indenização. O engenheiro Carlos Alberto Morsing, responsável pela estrada nesse momento, reclamou, destacando o grande custo da paralisação que o leito férreo experimentava. Segundo ele:

²⁷ Isto conforme o artigo 4º da Lei nº 816, de 10 de julho de 1855.

O embargo é de todo inadmissível, por quanto todo embargo de obras pode ser levantado com a caução (ilegível), e o Thesouro nacional não pode ser caucicudo, mais é elle de si mesmo um garante. Ocorre que não se trata de obras que comecem, mas que estão em via de execução, há cerca de um mez, não levando em conta o tempo em que forão traçadas, e a epocha, em que as respectivas plantas forão approvadas (MORSING, 1878).²⁸

A paralisação dos serviços indicava, em última instância, que a argumentação de que as terras eram devolutas não convenceu o juiz do caso e que eram necessárias outras formas de gerir a posse e desapropriação dessas terras. De outro lado, a suspensão dos serviços podia ter significados drásticos para os cofres da ferrovia e da província. Todo um arsenal de material e pessoas deslocados para a região ficava em suspenso, sendo sustentados pela administração da ferrovia. O atraso também influenciava no prazo para funcionamento e a esperada geração de lucros com o estabelecimento do tráfego férreo, aspectos que desorganizavam toda a estratégia planejada para os quilômetros seguintes da via férrea.

De todo modo, é preciso perceber os conflitos e tensões gerados entre proprietários de sítios e representantes das Companhias de via férreas nas ações de desapropriação de terrenos. Na *Revista de Estradas de Ferro*, dirigida por Francisco Picanço, na década de 1880, foi publicado pelo advogado Carlos Carvalho um texto que sugeria alguns impasses experimentados nessa questão. Um aspecto foi especialmente sublinhado pelo advogado: o de que “[...] violento e aspero, o decreto de 1855 é injusto e não attende os prejuízos indirectos resultantes da desapropriação”. Nesse sentido, explicou:

A regra geral devia ser a desapropriação do art. 13, § 4º *in-fine*, quando manda que não se attenda no calculo da indemnisação ás construções, plantacções e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade depois de conhecido o plano da obra e com o fim de elevarem a indemnisação, é arbitrária e iníqua. Arbitraria, pela

²⁸ BR, Apec – EFB, cx. 2, 1878.

serie de abusos a que se pôde prestar; iníqua, porque entre o acto da aprovação dos estudos definitivos e o processo da desapropriação, com as prorrogações de prazos tão communs em nosso paiz, não deve a propriedade ser tocada de inalterabilidade. Só iniciado o processo de desapropriação, deveria ser prohibido modificar a propriedade (CARVALHO, 1885, p. 102-105).²⁹

Nathan Rosenberg e L. E. Birdzell Jr., em estudo sobre a *História da Riqueza do Ocidente*, destacaram a tensão das relações estabelecidas na construção de ferrovias apontando a possibilidade de ruínas dos planos, se estes dependessem da boa vontade dos proprietários em ceder parte de suas terras para o empreendimento. Mas, ao que indicam as palavras de Carlos Carvalho, essas tensões não estavam sendo resolvidas pela imposição do Decreto nº 1.664, de 20 de outubro de 1855, tanto que, nessa assertiva, foram evidenciados os espaços dentro da lei aproveitados pelos donos de bens desapropriados para tentar se beneficiar daquela situação.

De outro lado, ao que indica o verbete “Desapropriação” do *Dicionário de Estradas de Ferro*, de Francisco Picanço, publicado em 1891, esses dispositivos legais foram reavaliados pelo Primeiro Congresso de Estradas de Ferro no Brazil,³⁰ que foi de parecer que a

“Lei nº 816, de 10 de julho de 1855, e o Regulamento que, para a sua execução, baixou com o Decreto n. 1664, de 27 de outubro do mesmo anno, carecem de urgente revisão: no sentido 1º Da resolução do Governo, sobre consulta do Conselho de Estado, publicada em Aviso de 10 de fevereiro de 1871; [e] 2º Da doutrina do Aviso de 16 de novembro de 1857, quanto as funções dos árbitros e processo de julgamento” (CARVALHO, 1885, p. 102-105).

²⁹ *Revista de Estradas de Ferro*, ano I, n. 7, p. 102-105, 26 de julho de 1885. Direção de Francisco Picanço.

³⁰ Os arquivos do Primeiro Congresso de Estradas de Ferro no Brazil foi organizado pelo engenheiro civil Aarão Leal de Carvalho Reis e comercializados, com anúncio na *Revista de Estradas de Ferro*, entre 1885-1889.

Tais medidas, como foi insinuado no trecho do Parecer citado acima, tinham a finalidade de diminuir o tempo do processo de uma contestação de desapropriação, uma vez que era suspensa a consulta ao Conselho de Estado, deixando a decisão ao cargo de um árbitro regional. Essa tentativa ficou mais evidente na segunda parte do referido parecer que indicou “muito convém que na reforma da Lei de desapropriações para estradas de ferro e seu Regulamento” fosse estabelecido, entre outros aspectos, que “[...] sejam modificadas as normas do processo de desapropriação e indemnização e fixados prazos para os julgamentos, afim de tornar-se effectivamente sumário o processo, como determina a Lei” (DESAPROPRIAÇÃO, 1891, p. 277-278).³¹ Nesse sentido, é possível ponderar que, dada a experiência com processos contestadores de desapropriação para estradas de ferro abertos até ali, a preocupação dos responsáveis pela construção de ferrovias passou a ser a redução ao máximo do tempo gasto com eles e a tentativa de impedir paralisações como a ocorrida na Estrada de Ferro de Baturité na questão movida por Francisco Cabral de Medeiros e o padre José Ignacio de Moraes Navarro.

Nesse ínterim, no entanto, é preciso considerar ainda a compreensão da ferrovia como instrumento que arruinaria lavouras, ao contrário de incentivá-las, como sugeria o discurso que relacionava ferrovia a progresso – nos casos dos dois proprietários aqui citados, a via férrea destruiu terras cultivadas. É também possível identificar uma referência a esse entendimento na crítica de J. C. de Alencar Araripe. Ao tratar da “Comunicação por caminhos de ferro” no Ceará, em 1973, esse autor comentou em tom de ironia: “[...] sabe-se, por exemplo, que a Estrada não passou por Icó em virtude da oposição da cidade, temerosa de que o trem arruinasse com as plantações e criações. O mesmo Icó que, anos depois, se oporia à iluminação elétrica sob o pretexto de que o vento aracati apagaria as lâmpadas” (ARARIPE, 1973, p. 271).

³¹ DESAPROPRIAÇÃO. In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 277-278.

É importante considerar que a ideia de que os icoenses tinham rejeitado a passagem da estrada de ferro por suas terras foi primeiramente mencionada por João Brígido, no jornal *O Unitário*, quando passou a fazer oposição às estradas de ferro de Baturité e Sobral, acreditando que elas arruinaram o futuro agrícola de algumas regiões do Ceará. Nesse período o jornalista escreveu que

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

Essa associação da máquina férrea com o progresso tecnológico e humano era tamanha que, para muitos intelectuais do século XIX, qualquer pensamento contrário era imediatamente reputado como desviante. O desvio apontado, no entanto, sugere indícios de tensões e conflitos experimentados ao longo da construção da Estrada de Ferro de Baturité, que envolviam o temor sentido frente a mudanças tão impressionantes quanto às fabricadas pela modernidade. Se tal receio existe, explica Hobsbawm (2010, p. 83), “[...] indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era”.

No entanto, a argumentação conferida a Icó de que a estrada e o trem seriam danosos à produção agrícola e à criação de animais pode não ser tão absurda quanto indica a ironia utilizada por Alencar Araripe. Pelo contrário, a julgar pela passagem da Estrada de Ferro de Baturité pelos terrenos de Francisco Cabral de Medeiros e do padre José Ignacio de Moraes Navarro, que destruiu parte da área cultivada de ambos os sítios, é perfeitamente possível que a ferrovia trouxesse danos reais aos agricultores cujas terras seriam usadas na construção.

Além da desapropriação de sítios e terrenos para a estrada de ferro, os donos de terra à margem dos trilhos experimentavam alguns transtornos a partir do início do tráfego férreo e da aceleração do tempo, que interferiam na rotina das ambiências e populações que as recebiam, como, por exemplo, causando o atropelamento de animais. Esse aspecto particularmente parecia bem incômodo, dada a frequência de sua ocorrência, como indicam as palavras do presidente da província, em 1886, ao tratar da necessidade de que “[...] a estrada fosse cercada em todo seu percurso para evitar os repetidos acidentes occasionados pela presença de animais na linha” (PRADO, 1886, p. 58),³² palavras que, na verdade, estavam em sintonia com o relatório apresentado nesse mesmo ano por Ernesto Antonio Lassance Cunha, então engenheiro-chefe da EFB. Conforme declarou:

A Estrada de Ferro de Baturité, desde os seus princípios que soffre as conseqüências da falta de observancia do art. 2º do regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, aprovado pelo decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857.

“Art. 2º Qualquer destas estradas será cercada de ambos os lados em toda a sua extensão”.

A estrada de Baturité nunca possuiu uma cerca, não obstante ao partir da estação central, percorra em toda a sua extensão uma das ruas da cidade, edificada de ambos os lados, a rua da Lagoinha, e, no resto do percurso, atravesse varias fazendas de criação. Si no interior da cidade, isto é, si ao chegar e partir da estação central, há possibilidade do machinista trazer o trem com velocidade tão diminuta que o possa parar em qualquer occasião e assim evitar um acidente, o mesmo não pôde fazer em outros pontos da linha onde tem de observar um horário calculado para uma velocidade de 20 kilometros por hora, que terá de ser elevado mais tarde, quando a estrada prolongada. Dahi tem resultado não pequena serie de accidentes motivados pelo encontro de gado na linha, prejudiciaes sempre á fazenda particular, como ao material rodante da estrada. É pois, de

³² Relatório de presidente de província, 1886, p. 58.

inadiável necessidade a construção de uma cerca fechando a linha de ambos os lados, não obstante o seu custo elevar-se a quantia de 150:000\$, aproximadamente. Si a quantia é elevada, e si durante a construção da estrada, poderia este trabalho ter sido feito talvez pela metade, as vantagens resultantes deste sacrifício para os cofres públicos são taes, que o compensam pela forma mais perfeita (BRASIL, 1885, p. 20).³³

Benedito Ferreira em *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930* também considera os acidentes provocados pela presença de animais nos trilhos em sua análise, apresentando a cifra de mais de 11% para os que envolveram atropelamento e morte de animais em 1911 (FERREIRA, 1989, p. 179).

É preciso considerar que a permanência de um animal no porte de uma vaca era suficiente para provocar um acidente férreo com prejuízos humanos e materiais. Em 15 de janeiro de 1880, o jornal *O Cearense* noticiou “[...] um violento descarrilhamento no trem da estrada de ferro de Baturité que fazia o horário para o interior, isso a 2 kil. da estação d'Agua-Verde” (ACCIDENTE..., 1880, p. 2). Segundo a nota:

Deu causa a esse acidente um magote de bois que atravessavão e seguiam pela linha, um dos quae, sem embargo dos frequentes signaes, que partirão da machina, cuja força foi profundamente modificada, chegou a ser alcançado, produzindo o choque tão violento efeito de torção, que alguns trilhos ficarão reduzidos a pequenos estilhaços, enquanto que outros ficarão retorcidos como um parafuso. Nem o maquinista, nem os passageiros sofrerão a minima lesão. O foguista teve uma perna esmagada; e um individuo que ás occultas se havia introduzido entre dois carros de carga e montado no para-choque, teve ambas fracturadas vindo a succumbir no dia 16 em seguida a amputação que sofreu. A machina tem de ser desmontada e remontada, visto que occupa o leito da estrada cuja superstrutura tem de ser renovada (ACCIDENTE..., 1880, p. 2).³⁴

³³ Relatório da Estrada de Ferro de Baturité. Anexo ao Relatório do Macop, 1885, A-AC, 20.

³⁴ *O Cearense*, 18 de janeiro de 1880, p. 2.

Em 1887, Enéas Araújo Torreão relatou um acidente similar a esse que “[...] teve logar entre a estação de Guayuba e Bahú, no dia 13 de março ultimo, e consistiu no descarrilhamento do tender de uma locomotiva sobre uma rez, ficando bastante contuso e maltratado o machinista Henrique Pedro por ter virado sobre elle a locomotiva” (PRADO, 1887, p. 9).³⁵

O descarrilamento, além da possibilidade de ser fatal, podia destruir os carros, desmantelar o leito férreo e impedir o trânsito por certo período. Por isso a preocupação do presidente da província, em 1886, em cercar a estrada de ferro e, assim, diminuir os danos causados ao material rodante e erário da RVC na reposição deles. E guardadas as devidas proporções, tais acidentes causavam prejuízos para os proprietários de sítios cortados pelos trilhos. A morte de animais de rebanho era um prejuízo para o proprietário do semovente que não providenciou seu resguardo com eficiência, mesmo porque a permanência de animais nos trilhos, ou outra coisa qualquer, significava uma invasão a um espaço determinado para um transporte cujo sistema de freios não era imediato, o que certamente era usado para livrar a RVC de qualquer responsabilidade que implicasse indenizações.

Quanto aos danos que poderiam ser causados às plantações ou benfeitorias que margeavam os trilhos, havia a possibilidade de ocorrência de incêndios no trânsito da Maria Fumaça, conforme ocorreu em 1887, a uma “[...] casa de palha nas imediações da estação central da estrada de ferro de Baturité por efeito de faísca de um trem que passava” (PRADO, 1887, p. 9).³⁶ Da mesma forma que a casa de palha, a vegetação ressequida, sobretudo nos meses mais secos, era suscetível a incêndios dessa natureza. Não controlado a tempo, o fogo poderia ultrapassar o entorno da estrada que pertencia a sua administração e alcançar as propriedades contíguas.

³⁵ Relatório de presidente de província, 1887, p. 9. Há referências de acidentes similares aos citados, tanto no final do século XIX e início do XX. Em minha dissertação de mestrado intitulada *Memórias Descarrilhadas*, foram indicados alguns desses acidentes ocorridos durante as três primeiras décadas do século XX.

³⁶ Relatório de presidente de província, 1887, p. 9.

A destruição causada pelo fogo à plantação era irreversível e significava prejuízo ao proprietário, que não era indenizado pela administração da Estrada de Ferro de Baturité. Esse fato transformava a paisagem em torno dos trilhos e tornava a sua passagem um incômodo para a população e ambiência, mesmo depois de finalizada sua construção. Dessa forma, a postura de rejeição da estrada de ferro por parte dos habitantes de Icó, ou de qualquer outra cidade, não era necessariamente um posicionamento absurdo e tampouco significava ignorância ou atraso, como sugeriu J. C. de Alencar Araripe, mas ela pode ser indício do estabelecimento de relações entre os homens e a ferrovia que vão além do “[...] costumeiro deslumbramento com a modernidade”, viabilizando uma reflexão mais profunda sobre diversos outros aspectos, tais como o ritmo de adaptação do meio natural às novas disposições, a constância dos impactos ambientais e os limites da alteração da paisagem.

Por outro lado, cabe considerar que nem sempre os donos de sítios que seriam cortados pela passagem de uma estrada de ferro contestavam a perda de terrenos. Na desapropriação de terras para a passagem da Estrada de Ferro de Baturité, por exemplo, houve proprietários que doaram suas terras para a província, como ocorreu com o sítio Canafistula, localizado em Acarape, para a organização de uma “colônia orfanológica”, denominada Colônia Christina. Em discurso de abertura da Assembleia Provincial, em 1880, José Julio de Albuquerque Barros anunciou a organização da referida colônia e acrescentou que: “[...] manifestando ao Commendador Luiz Ribeiro da Cunha o pensamento de comprar-lhe essa propriedade, elle generosamente offereceu á província, sem outra condição a não ser a da effectividade do estabelecimento, que pelos fins humanitários mereceo-lhe inteira adhesão” (BARROS, 1880c, p. 30). Foi ainda anunciado no mesmo discurso que Luiz Ribeiro da Cunha, português, também doara o gado que se encontrava na fazenda, cerca de cem cabeças.

Entretanto, Albuquerque Barros, em linhas anteriores, havia informado: “o local escolhido [para a Colônia Christina] foi a fazenda ‘Canafistula’ do município de Acarape, cortada pela via férrea de

Baturité, que nella tem uma de suas estações”³⁷ Pelas indicações dos presidentes de província, Albuquerque Barros e os que o sucederam, a fazenda, situada a 45 km da capital, havia sido cortada ao meio pela Estrada de Ferro de Baturité, tanto que a divisória entre alojamento feminino e masculino da colônia era o leito férreo. Dessa forma e consideradas as desapropriações aqui vistas não seria absurdo inferir que a doação do comendador português não era tão generosa quanto parecia, pois uma fazenda com cerca de “trez a quatro legoas de terras” dividida em duas partes por uma faixa de terras com largura de 50 metros seria o suficiente para transformá-la em dois terrenos e desvalorizar tal patrimônio (ELEURY, 1881, p. 10).³⁸

Interessa aqui não colocar em xeque a doação do referido comendador, mas compreender, a partir dela e dos processos já citados, as tensões e conflitos desencadeados com a passagem da Estrada de Ferro de Baturité e o consequente redimensionar de terras, propriedades e fronteiras, mesmo porque, no que concerne à doação, pode-se considerar que Luiz Ribeiro da Cunha angariava a simpatia do governo provincial e quiçá o imperial sobre si e seus negócios, coisa que o doador, apesar de muito rico,³⁹ necessitava, como qualquer homem de negócios, e ao que indica a carta enviada pelo presidente da província ao imperador, ele ganhou:

Levando este generoso donativo ao conhecimento de V. Exa.,
peço permissão para significar que, em meu conceito, o
doador é digno da imunificação de Sua Alt. O Imperador.
Um dos principais capitalistas e proprietários da província,
possuindo talvez a segunda fortuna della, o comendador
Luiz Ribeiro da Cunha goza de reputação de comerciante
honrado e bom pai de família. De nacionalidade portuguesa,

³⁷ Relatório apresentado à Assembleia Provincial por José Julio de Albuquerque Barros em 1º de julho de 1880, p. 30.

³⁸ Relatório apresentado por Andre Augusto de Padua Eleury, em 1º de abril de 1881, p. 10.

³⁹ Conforme relatório de Carlos Honório Benedicto Ottoni, em 19 de fevereiro de 1885, no anexo 8-c do chefe de polícia, Albuquerque Autran, o comendador Luiz Ribeiro da Cunha tinha outras terras na serra de Baturité.

reside desde a infância nesta capital, onde é igualmente estimado (BRASIL, 1880).⁴⁰

Em outros casos, como no instante da construção do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o sul do estado, podem ser observadas as disputas estabelecidas entre as cidades de Barbalha e Juazeiro do Norte pela passagem dos trilhos e do trem.⁴¹ A trajetória, aprovada em 10 de julho de 1912 pelo Decreto nº 9.657, havia prescrito que a Estrada de Ferro de Baturité partiria de Lavras, até onde havia sido construída, em direção a Aurora, Missão Velha, Barbalha e, por fim, Crato, traçado que excluía a cidade de Juazeiro do Norte. Entretanto, no relatório apresentado pelo engenheiro-chefe Henrique Eduardo Couto Fernandes, no ano de 1921, foi anunciada a modificação no percurso da referida estrada com a incorporação da cidade de Juazeiro do Norte em detrimento de Barbalha.

No relatório, Henrique Eduardo Couto Fernandes (1921) explicou que a mudança traria vantagens para a administração da estrada de ferro porque:

O traçado primitivo atingia Crato com 53,600 km depois de passar em Missão Velha e Barbalha: o atual atinge Crato com 42,200 km, passando precisamente a 2 km ao norte de Missão Velha e em Juazeiro. Há, por conseguinte, uma diferença de 11,400 km. Para servir Barbalha será construído um ramal partindo de Juazeiro, o qual terá, pelo reconhecimento que fizemos, cerca de 14 km o que quer dizer que, com o desenvolvimento total de 56,200 km – ou sejam (sic) 2,600 km apenas a mais sobre o primitivo traçado, – ficaremos com todas as cidades importantes do Vale do Cariry servidas por Linha férrea, ao passo que o projeto anterior servia Missão Velha, Barbalha, Crato, deixando Juazeiro a parte.

⁴⁰ AN – Interior – Negócios de províncias e estados – Ofícios governo do Estado (1880-1881) – Ofício nº (ilegível) de 11 de maio de 1880.

⁴¹ Na realidade, a rivalidade entre as duas cidades, cujo início é remontado ao final do século XIX, quando do desmembramento de Juazeiro como local alheio a Crato, subsistem, atualmente, sob as mais diferentes formas. A passagem ou o ponto final da estrada de ferro foi apenas um aspecto tomado por ela.

A justificativa de que a passagem da ferrovia por Juazeiro seria mais vantajosa em termos financeiros, pois o percurso a ser construído era mais curto, foi baseada na afirmação de que o referido município se tratava de uma das cidades mais importantes do Cariri. Entretanto, Barbalha, em termos de produção agrícola, era considerada por Abraão Leite, administrador da RVC, em 1927, de maior importância. Em suas palavras: “Este é talvez o município de maiores possibilidades do Cariri, por ser o centro agrícola de maior vulto naquela zona”. Tamanha era essa crença que, na mesma ocasião, foi anunciada a pretensão de um ramal partindo da linha tronco que a integrasse à ferrovia. Conforme notícia publicada no jornal *O Nordeste*: “É pensamento do doutor Abrahão Leite, segundo teve occasião de nos afirmar, construir também um ramal ferroviário que, [...] ligue a linha tronco da ‘Baturité’ com a cidade de Barbalha” ([NOTÍCIA], 1921, p. 4),⁴² o que já havia sido previsto no relatório de 1921 do então engenheiro-chefe Henrique Eduardo Couto Fernandes.

Também é possível que outras razões tenham contribuído para o desvio da via férrea que seguiria em direção a Juazeiro em detrimento de Barbalha. Nesse caso, pode ser citado o prestígio que padre Cícero Romão Batista, prefeito de Juazeiro do Norte, aparentava gozar com grupos ligados às autoridades públicas nacionais e a administração da RVC, como ainda se pode considerar que a cidade de Barbalha tenha sido preterida em função da possível existência de grupos perturbadores da “ordem pública”. Na continuidade da notícia acima referida constou que: “Infelizmente, porém, o grupo dos Marcellinos, infestando a região e toldando-lhe a tranquillidade com o terror dos seus assaltos e assassinatos, tem tornado Barbalha quase deserta, abandonada que foi por diversas famílias” ([NOTÍCIA], 1921, p. 4).⁴³

Contudo, mesmo a cidade de Crato em algum momento foi retirada do percurso da Estrada de Ferro de Baturité. Em 1907, conforme constou no relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras

⁴² *O Nordeste*, 23 de dezembro de 1927, p. 4.

⁴³ *O Nordeste*, 23 de dezembro de 1927, p. 4.

Públcas, foi considerado que a EFB teria “[...] ainda a grande importância de permittir fácil communicação com a rête acentuada ferro-viária da “Great Wester”, que se estende já pelos estados do Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Alagoas, podendo assim operar-se em breve prazo, a ligação de cinco dos estados do Norte do paiz, justamente os mais flagellados pelas séccas”. Para alcançar esse objetivo, foi planejado, então, que deveria “[...] a linha de Girau, seu ponto terminal hoje, prolongar-se, em procura das altas chapadas da serra Araripe, e dahi, pelo caminho mais directo, procurar um ponto conveniente, que será provavelmente [a cidade de] Pesqueira na Estrada de Ferro Central de Pernambuco, para entroncar-se na rête de viação desse Estado”. Nesse caso, seria construído apenas “um ramal para o Crato [que] servirá a zona fertilíssima que se estende desde a serra da Contenda até esta cidade” (BRASIL, 1907, p. 613-614).⁴⁴ Em 1908, foi novamente mencionado o projeto de ligar as referidas capitais por viação férrea. Nessa ocasião, foi citada a ligação entre a EFB com a Central de Pernambuco e a junção da Estrada de Ferro de Sobral com uma ferrovia que seguisse até Terezina, capital do Piauí (BRASIL, 1908, p. 27).⁴⁵

Dessa forma, importa perceber que a demarcação da Estrada de Ferro de Baturité foi marcada por muitos conflitos políticos sob os mais diversos aspectos. Mesmo a linha férrea construída não era definitiva; no caso de Barbalha, preterida em benefício de Juazeiro do Norte, foi depois incorporada aos trilhos por um ramal de maneira que, nesses jogos de poder, o Ceará ia sendo posto em xeque à medida que se iam reorganizando antigas preponderâncias, reorganizando espaços geográficos e relações sociais. Todavia, não apenas os conflitos interpessoais contribuíam na alteração do percurso dos trilhos e da paisagem, mas também as relações estabelecidas com o solo, os rios, a vegetação. O diálogo constituído com a natureza também diz muito sobre as alterações da paisagem em torno da Estrada de Ferro de Baturité.

⁴⁴ Relatório do Macop, 1907, p. 613-614.

⁴⁵ Relatório do Macop, 1908, p. 27.

A construção da Estrada de Ferro de Baturité: o estabelecimento de relações entre os homens e o solo

Sobre a Estrada de Baturité se tem procedido a diversos inquéritos por parte dos governos central e provincial, já para conhecer o movimento commercial e agricola que ali se opera, já para saber o algarismo da despesa com que se poderia tornal-a viável por carros. Aquelle a que por ultimo mandou proceder o ministerio d'agricultura, commercio e obras publicas, teve por fim indagar se sobre o leito da actual estrada de Baturité era possível o assentamento de trilhos de ferro, e dada a possibilidade, si se podia contar com a organisação de uma companhia que emprehendesse a construcção da estrada sem outra recompensa que os lucros que d'ella se podesse auferir. O resultado d'esse derradeiro inquérito foi: “que era impossível o assentamento de trilhos sobre o actual leito da estrada sem o respectivo nivelamento que tem de exigir custosas sommas além da modificação dos traços em muitos pontos; e que nem uma companhia tomaria a si a empreza de via férrea para Baturité sem a necessaria garantia do capital empregado” (CAVALCANTE, 1868, p. 5).⁴⁶

Engenheiro-chefe da província do Ceará, José Pompeu d'Albuquerque Cavalcante, em relatório de 1868, tocava num ponto delicado no que dizia respeito à construção da Estrada de Ferro de Baturité: o terreno onde seria feita a alocação da ferrovia. O impasse, que tornava esse aspecto um ponto de melindre, estava na necessidade de conciliar, além dos interesses dos donos das terras a serem cortadas pela ferrovia, os interesses do governo imperial e os saberes técnicos dos engenheiros encarregados de demarcar o melhor terreno para a edificação da estrada de ferro. Nesse caso, Albuquerque Cavalcante (1868, p. 5) considerava uma conciliação improvável à medida que “[...] era

⁴⁶ Relatório apresentado ao presidente da província pelo Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, engenheiro-chefe da Direcção de Obras Publicas, 1868, p. 5.

impossível o assentamento de trilhos sobre o actual leito da estrada sem o respectivo nivelamento que tem de exigir custosas sommas além da modificação dos traços em muitos pontos”.

O leito da estrada de Baturité que se queria aproveitar para a alocação de trilhos já era criticado em relatórios anteriores por Albuquerque Cavalcante (1868) em razão da inadequação do traçado da estrada de Baturité ao tipo de terreno que ocupava. No relatório de 1865, que fez em conjunto com Zózimo Barroso sobre as obras gerais e provinciais do Ceará, o referido engenheiro descreveu o traçado da estrada de rodagem para Baturité como “o que conviria a um país inteiramente plano”. E explica:

Dada a direcção e indicados os diferentes pontos, que a estrada deveria ligar, a linha recta, em geral, foi que estabeleceu estas ligações. Declives muito acima do limite assignado a boas condições de tracção foram as consequencias d'este erro, consequencias, que se teriam, certo, evitado, se se procurasse adaptar a estrada ao solo accidentado que Ella percorre em sua maxima extensão. Eminências que seriam mais facil e convenientemente contornadas são vencidas nos pontos culminantes (CAVALCANTE, 1868, p. 5).

Logo em seguida a pontuação desses erros, Albuquerque Cavalcante e Zózimo Barroso sugeriram, ainda que de forma inconsciente, a provável razão deles: “[...] a direcção da estrada de Baturité é boa: todas as considerações de que dependia sua determinação foram bem pesadas pela administração, e perfeitamente attendidos os interesses variados, que convem consultar em materia desta ordem” (CAVALCANTE, 1868, p. 5), o que implica perceber o conflito instituído na ação desses profissionais como muito mais que a execução dos saberes técnicos aprendidos na escola de engenharia. Seu trabalho consistia num espaço de conflito entre o saber técnico e interesses variados, o que cabia a eles conciliar.

Os “interesses variados” consistiam nas aspirações do governo imperial em relação ao “[...] projeto de uma nova organização do espaço brasileiro, iniciado ainda durante o Império e intensificado no

período republicano” e viabilizado pela entrada de capitais estrangeiros (MURARI, 2009, p. 25). Em sua retaguarda, estavam grupos da classe senhorial cearense interessados numa reorganização do espaço geográfico, através da construção de estradas que favorecesse seus interesses políticos e econômicos e sua posição nos jogos de poder com grupos rivais, conforme apresentado em capítulo anterior. Nesse sentido era impetrada uma ação centralizadora do poder imperial e provincial para garantir o controle das regiões mais remotas da nação. Tal processo defendia o uso da ciência ou dos saberes técnicos nas obras públicas como caminho para a solução dos problemas sociais vivenciados e o desenvolvimento da nação, de forma que ele é percebido nas inovações técnicas da marinha mercante, construção de ferrovias, reformas portuárias e urbanas do final do século XIX e início do XX (MURARI, 2009, p. 25). No caso do Ceará, tal processo se fazia sentir na construção da Estrada de Ferro de Baturité, reformas do Porto do Mucuripe e remodelações de Fortaleza.

Os engenheiros tiveram ação destacada nesse momento, à medida que a engenharia era compreendida como saber técnico necessário à construção de infraestruturas modernas para a nação que se idealizava inspirada nos moldes europeus ocidentais. Conforme Manoel Fernandes de Sousa Neto (2012, p. 50),

O pragmatismo realizador, pois, se impõe como uma necessidade, e certas profissões deliberadamente técnicas ganham importância e se tornam essenciais ao Estado, como ocorre com a Engenharia. Embora os engenheiros não houvessem conquistado a mesma importância que médicos e advogados para a sociedade civil, tendo em vista sua formação eminentemente livresca e tributária de uma larga tradição militar, sua atuação estava estreitamente ligada aos interesses do Estado na fiscalização de obras portuárias e ferroviárias, ou ainda na condição de dirigir as ferrovias e portos estatais.

A formação de engenheiros no Brasil esteve relacionada à Academia Real Militar, criada em 1810, que tinha como missão a defesa territorial

e, portanto, se empenharam na construção de fortificações e estradas, havendo, em 1845, a separação dela em Escola Central e Escola Militar. No final do século XIX, outros espaços para a formação desses profissionais surgiram, a saber: a Escola Politécnica do Rio de Janeiro (1874) – uma reformulação da Escola Central –, as de São Paulo e Bahia (ambas em 1895) e a Escola de Minas de Ouro Preto (1875). Segundo Aline Lima, “nessas instituições, estudaram muitos dos profissionais que tiveram destaque no período imperial e no republicano e constituíram a imagem do engenheiro como ‘missionário do progresso’” (LIMA, 2010, p. 35), o que sugere uma formação com forte acento positivista e influenciada por matrizes científicas típicas do pós-1870, tais como o darwinismo social e o evolucionismo.

Na construção da nação e dos conhecimentos técnicos e práticos úteis a esse serviço, engenheiros brasileiros escreveram obras que tinham como objetivo auxiliar os colegas profissionais nos empreendimentos do ofício. Pereira Passos (2012), por exemplo, publicou, em 1912, uma *Caderneta de Campo* “[...] para uso dos engenheiros incumbidos dos trabalhos de Estradas de Ferro”. E, como sugere o título, o volume traria conselhos adequados e legitimados pela prática de Pereira Passos para aplicação do saber técnico ao ambiente, a fim de deixá-lo apto à locação de uma estrada de ferro. Assim, o autor inicia seu livro advertindo: “Reconhecer o terreno é o primeiro trabalho do engenheiro incumbido de fazer explorações para a construção de um caminho ou de uma estrada de ferro” (PASSOS, 2012, p. 1). E ainda especifica,

Tem o reconhecimento por fim escolher aproximadamente a zona em que tem de ser estabelecida a linha e determinar os pontos obrigados por onde tem de passar. Para se chegar a esses resultados é preciso percorrer algumas vezes toda a região, observando com atenção a configuração geral do terreno, colhendo dos praticos do logar informações sobre a extensão e direcção dos vales e serras, estudando a natureza do solo e examinando se a extratificação favorecerá escorregamentos nos córtes (PASSOS, 2012, p. 1).

Em seu manual, Pereira Passos (2012) nada mencionou em relação aos “interesses variados” que os engenheiros de estrada de ferro deveriam considerar na formulação de seu percurso. Sua escrita traz tão somente conselhos e tabelas numéricas que acreditou necessários para o sucesso dessas locações. No entanto, é visível nesse conselho de Pereira Passos a insinuação do olhar topográfico como característica obrigatória para um engenheiro de estradas de ferro, destacando assim o quanto a relação estabelecida com o ambiente contribui na “fabricação” do próprio engenheiro; se os projetos e plantas apresentados fossem desaprovados, também o profissional que a defendia o seria, sugerindo, em última instância, que a formação desse profissional se efetivava na prática, o que explicaria a profusão de associações nas quais eram discutidas soluções para os problemas do país.

Nesse sentido, é preciso considerar que a locação da Estrada de Ferro de Baturité construiria, ou não, um engenheiro. Em se tratando de Edmund Compton, engenheiro convidado para projetar a referida via férrea, a apresentação de planos para locação de trilhos entre Fortaleza e Baturité foi desagregador para sua carreira. Segundo Octavio Memória (1926), em *Origem da Via Férrea Cearense*, a diretoria da Companhia de Viação Cearense demitiu esse engenheiro porque ficou insatisfeita com o delineamento proposto para a Baturité. Em seu lugar a diretoria da Companhia contratou Francisco José Gomes Calaça, renomado pela sua atuação na locação da Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil), “[...] que [para a Baturité] teve em vista a preferencia de terrenos mais adaptáveis” (MEMÓRIA, 1926, p. 21), de forma que Gomes Calaça, que já se construía como engenheiro de estrada de ferro na locação da Pedro II, teve sua reputação confirmada com a edificação da Estrada de Ferro de Baturité, o que também é sugerido no relatório de presidente de província de 1872,

Esta directoria, conhecendo que eram de grande imperfeição os estudos feitos pelo engenheiro E. Compton, que tomára á seu serviço, e que elle não poderia satisfazer ás vistas da companhia de obter uma via ferrea economica, e nas condições de servir de entroncamento a quais quer outras, que se façam na provincia,

via ferrea em tudo comparável ás de segunda ordem do Império, contratou o Dr. Francisco José Gomes Calaça, engenheiro de 1^a classe da Estrada de Ferro de D. Pedro II, para se pôr á frente da empreza, em vista da reputação, que justamente goza no paiz, de inteligente, pratico, esforçado e probidoso (COMPANHIA CEARENSE DA VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1872e, p. 1).⁴⁷

Infelizmente, os desenhos de Edmund Compton não constam nos arquivos públicos do estado do Ceará, nem nos nacionais, em São Paulo e Rio de Janeiro, pois seu tracejado poderia ser útil para a reflexão sobre os interesses variados que o rejeitaram, bem como sobre as concepções do trabalho de um engenheiro. Essa ausência pode ser explicada pelas especificidades do trabalho desses profissionais. As plantas produzidas por um engenheiro – geralmente sem cópias, dada a complexidade dessas produções manuais – são levadas a campo para ser analisadas e, se aprovadas, para servir de base à sua realização. O manuseio contínuo desse material pelos trabalhadores envolvidos contribuía para o seu desgaste e, por vezes, perda, impedindo a conservação desse tipo de produção em arquivos. Entretanto, mesmo sem essa documentação, é possível ainda considerar muito sobre a locação da Estrada de Ferro de Baturité.

O Barão de Ibiabapa, em 1875, chamou atenção para o que considerou bom desempenho topográfico no desenho escolhido para locação da Estrada de Ferro de Baturité:

É o traço da estrada de condições as mais vantajosas, como por ventura, o de nenhuma outra estrada de ferro do Imperio. Declividades fracas, extensos alinhamentos rectos, curvas de grandes raios e de longo desenvolvimento, poucas e pequenas obras d'arte, – permitem a barateza da construcção e a maior economia no custeio –, e combinadas com a modicidade dos salários e da mão d'obra, incitam a que sejão empregados todos

⁴⁷ Relatório do presidente da directoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, p. 1. Appenso H do Relatório de presidente de província, 1872.

os meios para que a estrada não fique incompleta e seja concluída como se projectou (PARENTE, 1875b, p. 19).⁴⁸

O aspecto comemorativo dessas palavras é insinuado quando sope-sadas as discussões travadas nos relatórios provinciais sobre o terreno, no qual seria instalado o leito da ferrovia e o equipamento utilizado/ferramentas, sobretudo porque havia a obrigatoriedade dos trilhos passarem por Baturité, o que incluía ao percurso um relevo acidentado próprio de uma região serrana.

De outro lado, o sucesso da Estrada de Ferro de Baturité dependia de outros aspectos, além de um bom desenho, como é insinuado pelo Barão de Ibiapaba quando reconhece a necessidade de combiná-los à “modicidade dos salários e da mão d’obra”. Nesse sentido, cabe considerar que o estabelecimento dessa ferrovia dependia de uma complexa teia de ações e relações dos diversos sujeitos envolvidos, inclusive o ambiente.

Aparentemente, a primeira opção de engenheiros e administradores gravitou em torno de considerar se a estrada de rodagem para Baturité seria o melhor lugar para a locação da Via Férrea de Baturité. No relatório de Albuquerque Cavalcante, que dá início a esse texto, essa questão é apresentada de forma taxativa: a estrada de rodagem para Baturité era inadequada para a ferrovia. Para justificá-la, o referido engenheiro se utilizou da descrição que Zózimo Barrozo fizera três anos antes, no relatório de 13 de novembro de 1865, para demonstrar a impossibilidade de aproveitar tal estrada na locação dos trilhos.

O terreno que atravessa a estrada da Fortaleza a Pacatuba é, pôde-se dizer, uma planície; o solo firme, sólido e seco, á exceção da primeira légua a partir da capital, que se estende sobre a zona arenosa, que borda todo o litoral da província. A província de Arronches limita na direcção da estrada a zona de areia, e existe em adiantada construção entre este ponto e a capital uma calçada de pedras irregulares de 4, ^m84 de largura, ocupando a parte central do leito da estrada. D’ahi em diante,

⁴⁸ Relatório de presidente de província, 1875, p. 19.

o leito da estrada de uma largura máxima de 8, ^m80 é o solo natural, invadido em muitos pontos pela vegetação, que o reduz á uma série de caminhos de pé posto; não há fossos lateraes para dar escoamento as aguas, e o traçado d'esta parte, parece que cuidadosamente estudado, teria evitado a existencia de uma forte curva que ahi se nota. [...] A estrada percorre um terreno accidentado em alguns pontos, e o traçado formado por grandes alinhamentos assentado o seu leito sobre pontos culminantes de alguns morros, dando péssimas condições de declive, convindo notar que estes morros podiam ser fácil, e convenientemente contornados dentro dos limites assignados à tracção. Aqui como na primeira secção e por toda parte não há fossos lateraes, e a estrada aberta talvez com a largura de 8, ^m80 acha-se em muitos pontos reduzida á metade d'esta extensão (CAVALCANTE, 1868, p. 5).⁴⁹

A impossibilidade da locação da Estrada de Ferro de Baturité no leito da estrada de rodagem sugere “o papel e o lugar da natureza” no trabalho dos engenheiros, ou considerar, conforme afirmou Witold Kula, a influência voluntária e involuntária do homem sobre o ambiente, pois “[...] al influir sobre el medio geográfico, el hombre, por emcima de la realización de sus objetivos, provoca asimismo uma serie de efectos involuntarios” (KULA, 1977, p. 529). Assim, é preciso sopesar que o mundo natural não se restringia a um objeto neutro que o sujeito do conhecimento moldaria como lhe aprouvesse através de técnicas específicas, como preconizava o pensamento moderno. Pelo contrário, a atuação dos engenheiros dependia das relações estabelecidas com o espaço geográfico.

Nesse sentido, o percurso da estrada de ferro consistia num diálogo entre natureza e cultura que estabelecia uma relação de proximidade entre as “coisas” e os homens, à medida que os obstáculos e impossibilidades para locação da estrada de ferro percebidas no terreno “falavam aos corpos” e vida dos engenheiros e contribuíam na suas condutas. A

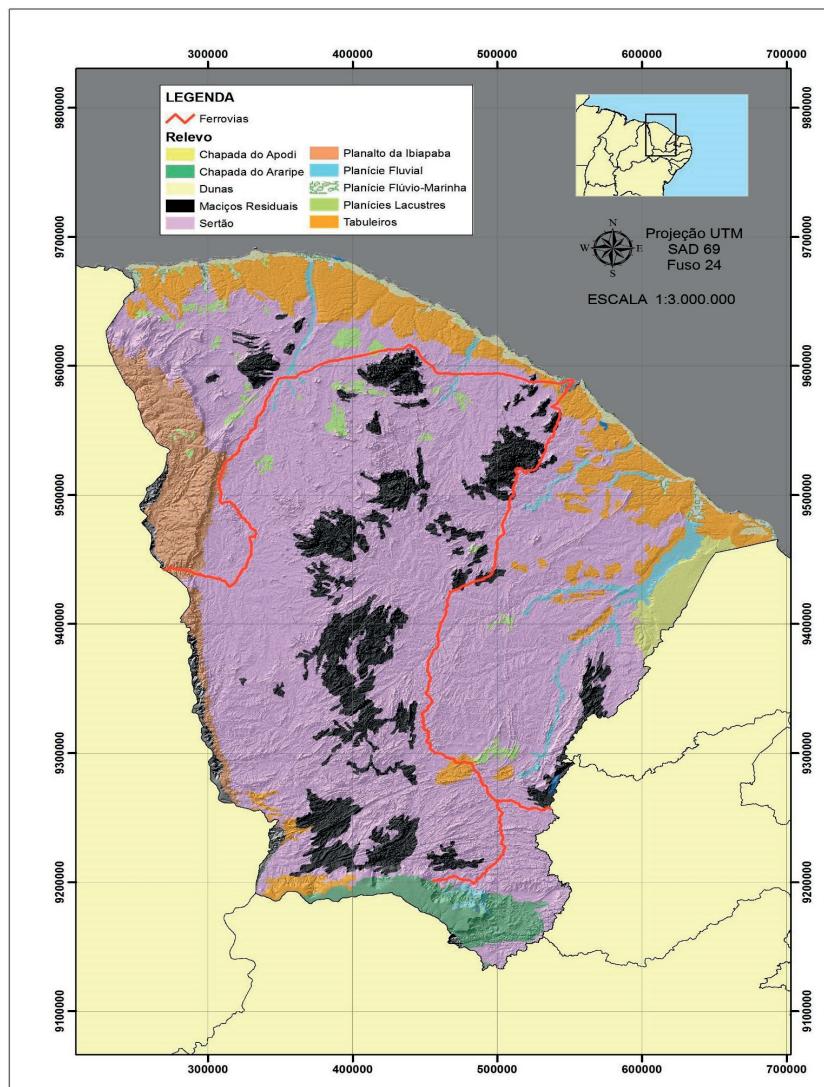
⁴⁹ Relatório apresentado ao presidente da província pelo Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, engenheiro-chefe da Direcção de Obras Publicas, 1868, p. 5.

locação da Estrada de Ferro de Baturité foi realizada num espaço geográfico percebido, avaliado e considerado pelos engenheiros; uma relação de mútuas influências entre o homem e o mundo percebido de maneira que a configuração espacial do leito férreo permanece como um dos emblemas dessa conduta/relação.

De outro lado, conforme visto nos relatórios provinciais, interessava às autoridades públicas que a Estrada de Ferro de Baturité se tornasse o principal meio de transporte da produção agrícola do interior cearense para o porto provincial, em Fortaleza, pois o cultivo estava preferencialmente situado nas regiões serranas do território, nos topos e encostas úmidas, onde era percebida uma unidade ambiental considerada mais propícia a essa atividade, sobretudo sopesado o contexto semiárido da província, como também, segundo o geógrafo Marcos José Nogueira de Souza, porque esses locais permitem uma “exploração diversificada e contínua do solo”, pois “[...] o balanço hídrico apresenta condições superavitárias de umidade durante uma parte significativa do ano – pelo menos quatro meses” (SOUZA, 2011, p. 21).

No Ceará (ver mapa abaixo), as regiões com características de serra úmida, os “enclaves úmido/subúmidos”, são: serra de Uruburetama, serras de Maranguape/Aratana, serra ou maciço de Baturité, serra da Meruoca, planalto da Ibiapaba e o Cariri cearense. Distribuídas de forma dispersa pelo sertão semiárido, essas regiões constituem zonas de exceção das superfícies “interplanálticas e intermontanas” da caatinga, apresentando superfícies de relevo elevado, com dimensões variadas e sofrendo a influência de mesoclimas de altitudes (SOUZA, 2011, p. 21). Desses regiões importava ao governo provincial e à diretoria da via férrea incluir no traçado previsto para a Estrada de Ferro de Baturité a serra de Maranguape/Aratana, o maciço de Baturité e o Cariri cearense ao sopé da chapada do Araripe em virtude, justificam-se nos documentos que produziram, da produção agrícola ali localizada, de maneira que incluir no percurso da estrada de ferro cidades como Maranguape e Baturité, localizadas em limites acima dos *assignados a tracção*, consistiam num ponto de conflito para os engenheiros responsáveis pela obra.

Mapa 6 – Mapa geomorfológico do Ceará com Estrada de Ferro de Baturité



Fonte: Bastos (2011).

No caso da vila de Maranguape, o imperativo de incluí-la ao traçado foi registrado em contrato. O artigo primeiro do acordo, celebrado em 1870 para construção da Estrada de Ferro de Baturité, determinava que:

Os proponentes obrigam-se a encorporar, dentro ou fóra do paiz, uma companhia, que se encarregue da construcção de uma via ferrea pelo sistema mais economico e seguro, a qual partindo desta capital vá ter a Villa da Pacatuba com um ramal para a cidade de Maranguape, ou vice-versa, partindo esse ramal do ponto, que for mais conveniente [...] (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ, [18--?]; HENRIQUES, 1870a).⁵⁰

Entretanto, como visto, o terreno dessas localidades apresentava declividades desencorajadoras para a locação de trilhos, sobretudo se considerados os limites da técnica naquele momento e os valores que obras como essa poderiam alcançar. A solução encontrada por Francisco José Gomes Calaça, responsável por essa que era a 1^a secção da estrada de ferro, foi projetar a estrada de ferro ao lado da serra de Aratanha, seguindo em direção a Pacatuba, com um ramal para a vila de Maranguape, onde se concentraria a produção agrícola daquela serra para ser transportada ao porto da capital.

Quanto a Baturité, cidade que nomeia a estrada de ferro em questão, há indícios de que João Martins da Silva Coutinho, nos seus estudos para a 2^a e 3^a secções da Estrada de Ferro de Baturité, tenha deixado essa cidade fora do traçado definitivo. No relatório do presidente da província, em 1876, foi registrado que:

A extensão total da linha concluída é de 40 k, 5, inclusive o ramal de Maranguape, em tráfego desde o dia 7 de setembro do anno passado; e o que resta concluir até o arraial da Canoa, no municipio de Baturité, méde 55, k, 9 4, segundo os estudos a que

⁵⁰ Contrato para construção da Estrada de Ferro de Baturité, s/n. Fala de presidente de província, 1870.

procedeu o commendador João Martins da Silva Coutinho (PARENTE, 1876, p. 20).⁵¹

Nenhuma modificação foi feita nesses estudos durante os dois anos que se seguiram. Também no decreto nº 6.919, de 1º de junho de 1878, em que “[...] o governo imperial determinou o resgate da parte da estrada em tráfego e o seu prolongamento até Canoa” (AGUIAR, 1878, p. 59),⁵² nada foi mencionado a respeito de uma estação férrea para a cidade de Baturité. Nada obstante, o município de Baturité não estava alijado por completo de uma estação, pois Canoa (hoje Aracoíaba), distrito dessa cidade, sediava a estação férrea de Baturité. Conforme sugere Carlos Alberto Morsing em ofício de 31 de julho de 1878 ao então presidente da província, José Julio de Albuquerque e Barros, e em resposta do projeto ao governo provincial para locação de um ramal até Baturité pela “Comissão de Socorros” dessa cidade:

Sem duvida alguma é de grande alcance a ideia de ligar a cidade de Baturité á estação da estrada de ferro desse nome, em Canôa, por meio de uma estrada de rodagem, com alinhamento e rampas taes que permittão mais tarde o assentamento de trilhos, para a circulação dos trens; ficando assim ligada a esta Capital por uma via de communicação rapida e commoda, uma das mais importantes cidades da Província. Com efeito, pela posição que occupa a cidade de Baturité, a estrada de ferro não pôde servi-la directamente, porque, alem de outras rasões, difficultaria no futuro o seo prolongamento muito favoravel, alem d'aquellea cidade (CEARÁ, 1878e).⁵³

Baturité está situada na vertente oriental do maciço homônimo que constitui um dos enclaves úmidos presentes no Ceará e “encontra-se inserida na unidade geomorfológica dos planaltos residuais” com altitudes médias de 600 m e “cimeira em cotas de 800 m” (FERNANDES;

⁵¹ Relatório de presidente de província, 1876, p. 20.

⁵² Relatório de presidente de província, 1878, p. 59.

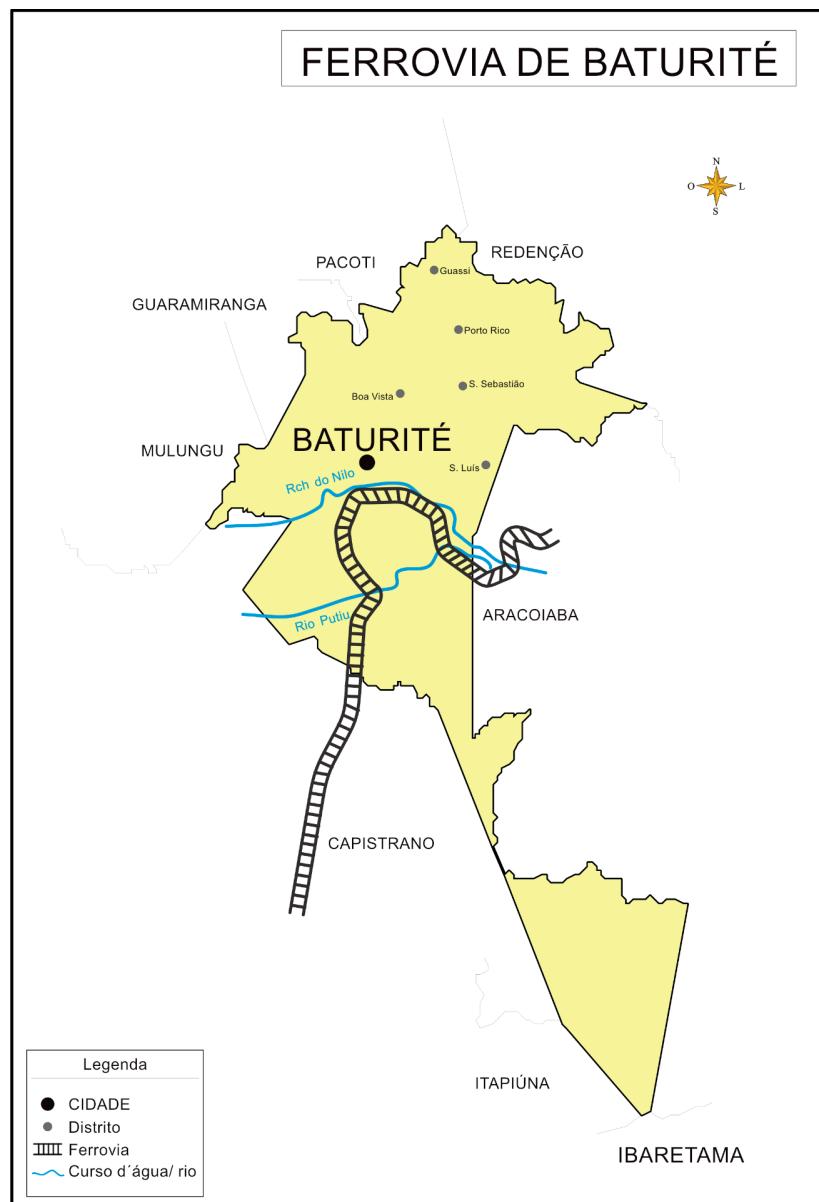
⁵³ Ofício de 31 de julho de 1878 (BR, Apec, EFB, cx. 2, 1878).

SILVA; PEREIRA, 2011, p. 85). Como maciço residual, essa região é constituída por restos de rochas mais duras (peneplanos ou pediplanos) de antigas superfícies. Conforme Frederico de Holanda Bastos (2011, p. 31), “[...] esse maciço representa um dos mais expressivos compartimentos de relevos situados próximo ao litoral de onde dista cerca de 80 km”. Na vertente oriental, porém,

O contato do maciço montanhoso com as planícies cincunvizinhas é sempre abrupto e as encostas íngremes das bordas são desenhadas em planos de sinuosidades marcadas, especialmente na vertente oriental onde cristas e promontórios delimitam largas reentrâncias, como no caso do entorno dos municípios de Capistrano, Baturité e Redenção (BASTOS, 2011, p. 35).

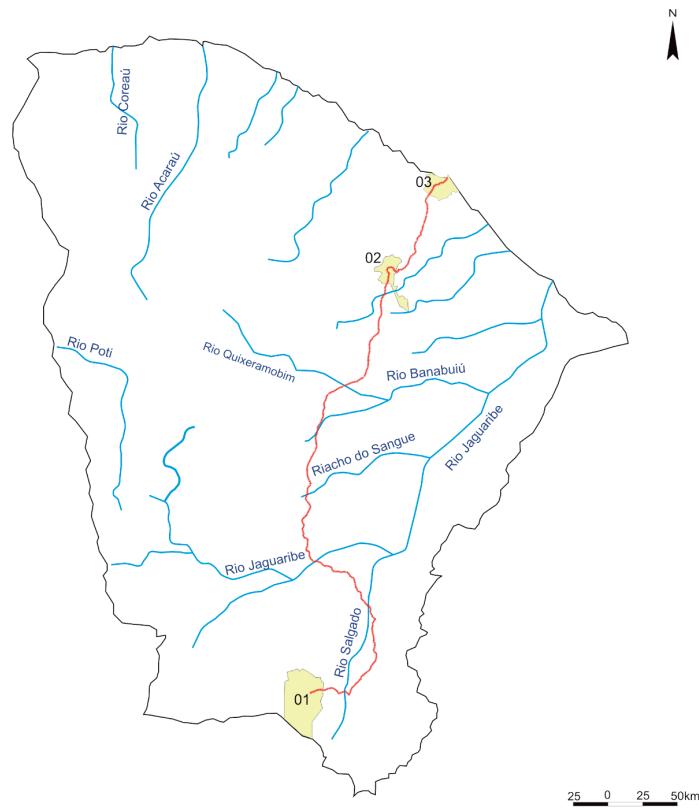
O acesso à cidade de Baturité ficava restrito aos caminhos que a ligassem ao maciço de mesmo nome ou aos percursos que, vindos do “sertão”, chegavam ao município entre as reentrâncias delimitadas no contato entre montanha e superfície. Para uma estrada de ferro, contudo, atravessar essa serra era improvável dada à altitude média de 600m, que inviabilizaria a tração de trens, os limites da técnica e própria viabilidade financeira da obra. Até esse instante dos serviços, a maior altitude da estrada era o trecho na serra de Itapahy – na fazenda Canafistula –, com cerca de 170 metros acima do nível do mar. Também era improvável um caminho que, partindo de Acarape, seguisse em direção a Baturité em virtude das referidas cavidades que significavam um terreno sucessivamente acidentado nesse percurso, bem como era cortado pela passagem de rios que, originados no maciço, desciam para a superfície interplanáltica do sertão, como ocorria com o rio Putiú (mais tarde ele foi atravessado pela EFB – ver mapas abaixo). Assim foi preferido pelos engenheiros envolvidos que a estrada de ferro margeasse o maciço de Baturité e a estação férrea de Baturité ficasse no distrito Canoa, em lugar da sede.

Mapa 7 – Mapa com representação da cidade de Baturité, Rio Putiú e EFB



Fonte: Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (2012).

Mapa 8 – Estrada de ferro e rios do Ceará



LEGENDA

||||| Estrada de Ferro de Baturité - EFB

— Principais rios do Ceará

□ Limite do Estado do Ceará

■ Municípios

01 - Crato

02 - Baturité

03 - Fortaleza

Fonte das informações: Ferrovia (<http://vfco.brasilia.jor.br/>). Principais rios (Atlas Digital da CPRM, 2003).

Elaboração/Diagramação: Maria de Lourdes Carvalho Neta, 2015.

ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ - EFB

Fonte: Carvalho Neta (2015d).

Somente dois anos depois, em 1880, “[...] o Ministério da Agricultura autorizou em 19 de janeiro ultimo á Comissão constructora a fazer os estudos do que seria o ramal de Canoa à Baturité. Foram concluídos os estudos, e a 14 de abril enviou o engenheiro em chefe ao Governo as plantas, perfis e orçamento” (BARROS, 1880a, p. 47).⁵⁴ E conforme foi explicado pelo governo provincial em 1882,

A conclusão d'este ramal, cujos trabalhos tiveram começo em 24 de abril do anno passado, por contracto do governo imperial com o Engenheiro Alfredo A. Borges, foi emprehendida sob o plano de ficar a estação de Baturité distando da cidade oito-centos metros, porém em condições de permittir o futuro prolongamento da linha para o interior da província sem ser preciso atravessar o rio Putiú (PIMENTEL, 1882, p. 23).⁵⁵

Evitar atravessar o rio Putiú sugere as influências que a hidrografia também exercia sobre o estabelecimento de uma estrada de ferro. Se não impossível, dependendo das dimensões do rio e da tecnologia experimentada até o momento, este poderia ser um empreendimento que custaria muito caro aos cofres da diretoria da via férrea. Como exemplo pode-se considerar que, para esses 9 km do ramal de Canoa a Baturité foram calculados nada menos que “34 boeiros de 0^m,6 a 2^m e um pontilhão a 5^m”, acrescidos do cálculo feito para “cobração de 14:000^{m³} de terra e 3:000^{m³} de alvenaria com a estação de Baturité” referentes ao traçado que, “depois de locado, foi calculado em 11:6000^m; a exploração fez extensão de 12:180^m; o declive não excede de 18 por mil em 2108^m e o raio mínimo é de 1500^m” (BARROS, 1880a, p. 47),⁵⁶ interferências que eram minoradas em regiões que não eram de maciços residuais com a presença de rios e seus afluentes, como a previsão de gastos para a construção da primeira secção da Estrada de Ferro de Baturité induz pensar. No contrato assinado pelo engenheiro Jerônimo

⁵⁴ Relatório de presidente de província, 1880, p. 47.

⁵⁵ Relatório de presidente de província, 1882, p. 23.

⁵⁶ Relatório de presidente de província, 1880, p. 47.

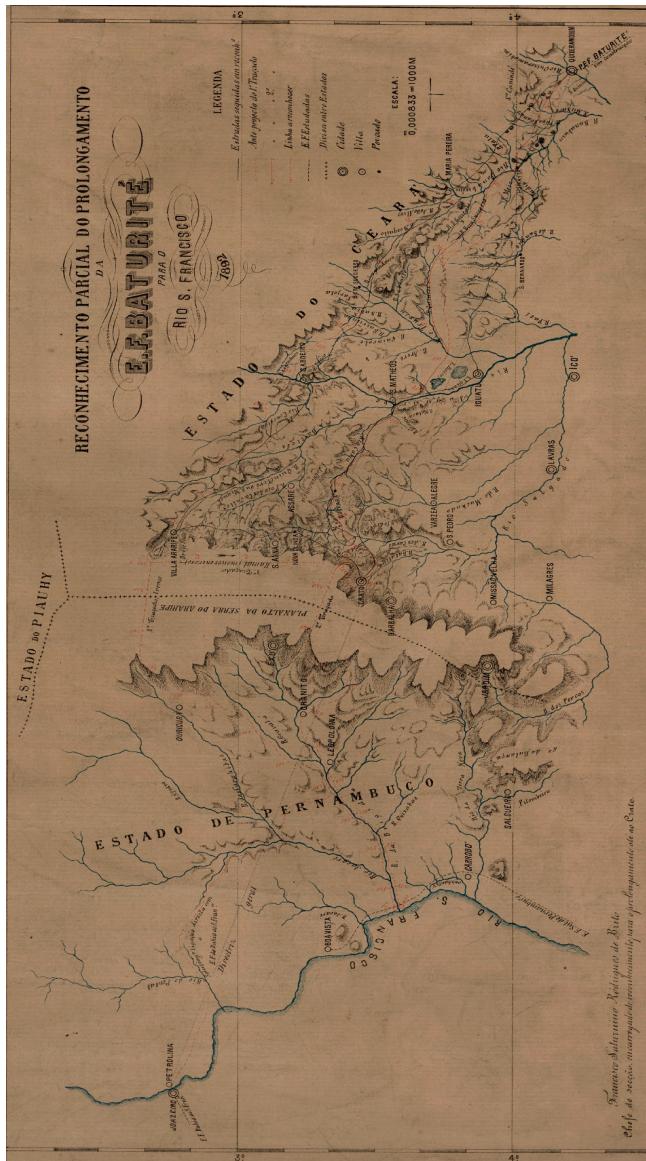
Luis Ribeiro com a então Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité para construção da ferrovia entre Fortaleza e Pacatuba, bem como o ramal de Maranguape, foram valorados os trabalhos nesses terrenos da forma constante em seu artigo quinto.

5º – A Companhia todos os mezes, de um a tres fará medir os trabalhos executados e concluídos, e os pagará na rasão seguinte: cinco contos de réis por milha inglesa na secção da Capital a Arronches; seis contos de réis por milha inglesa na de Arronches a Maracanahú; oito contos e quinhentos mil réis por milha inglesa na do Maracanahú a ponta da Serra do Pitaguary; preço igual para a do Maracanahú a Maranguape; e treze contos e seiscentos mil réis por milha inglesa na ultima secção á Pacatuba (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1872b).

Certamente havia outros aspectos que influenciavam no cálculo desses valores, como o próprio distanciamento da capital. Contudo, importa perceber que a ascensão dos valores é diretamente proporcional à proximidade espacial de maciços residuais, tendo em vista que Maranguape e Pacatuba estão junto à serra de Maranguape/Aratanha. Dessa forma, é possível sugerir que a formação geomorfológica do ambiente, a formação hidrográfica e o preço da obra exerciam alguns limites e influenciavam na projeção da Estrada de Ferro de Baturité.

A consciência desses limites estava presente nos conselhos da *Caderneta de Campo* de Pereira Passos, citados anteriormente, bem como nos desenhos de possíveis caminhos para o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité até o Cariri, propostos por Saturnino de Brito em mapa de 1892.

Mapa 9 – Reconhecimento parcial do prolongamento da EFB até o rio São Francisco (1892)



Fonte: Brito (1892).

O tracejado de Saturnino de Brito, ainda que não coincida com a estrada construída ou mesmo com a formação geomorfológica do Ceará, reflete uma consciência semelhante de limites para as obras de engenharia. Preferencialmente, foram escolhidos caminhos de superfícies os mais planos possíveis, que margeavam serras e chapadas, contornando-as para evitar suas declividades. Por isso, as linhas desse desenho estão dispostas em vales e margeando os rios maiores, evitando atravessá-los. Em contrapartida, os traçados preveem uma passagem perpendicular pelos pequenos afluentes de tais rios, conforme percebido no desenho do anteprojeto do 2º traçado, no qual a ferrovia cortaria os afluentes dos rios Banabuiú e Bom Sucesso, entre outros.

A descrição dos terrenos finalmente escolhidos para construir a Estrada de Ferro de Baturité entre Quixadá e Quixeramobim, feita por Ernesto Antonio Lassance Cunha, em relatório de 1891, sugere a mesma estratégia indicada no desenho do engenheiro Saturnino de Brito: seguir vales e margear rios o máximo possível. Segundo Lassance Cunha:

A linha actualmente em construcção, Quixadá á Quixeramobim, atravessa as serranias de granito que circundam a cidade de Quixadá, situada á margem do Rio Satiá, afluente do Banabuiú, passando entre as serras do Urucu e Negra e continuando por uma grande planície situada entre as serras do Sipó e Caichoeira em direcção á cidade de Quixeramobim, sobre o rio do mesmo nome, tambem afluente do Banabuiú. A região que percorre o prolongamento apresenta duas grandes planícies separadas por altas collinas de granito e cortadas por numerosos riachos e pelos importantes rios Satiá e Quixeramobim, afluentes do Banabuiú, e este do rio Jaguaribe (BRASIL, 1891).⁵⁷

É notório nesse trecho do relatório de Lassance Cunha a preferência pelas áreas mais planas para estabelecer nelas os trilhos da Baturité. Contudo também é insinuado que, apesar do esforço dos engenheiros para construir uma linha férrea o mais reta possível, alguns trechos mais

⁵⁷ Relatório da Estrada de Ferro de Baturité, 1891. *In: Relatório Macop, 1891, A-J-18-19.*

acentados terminavam por “entortar” a estrada. Em certos trechos os engenheiros se viam obrigados a fazer curvas e construir rampas na ferrovia. Entre Quixadá e Quixeramobim, trecho em análise, 36,4% da extensão da estrada de ferro constituía os “alinhamentos curvos”, enquanto 63% eram de “alinhamentos retos” (correspondendo a 15,272,114 km e 26,728,86 km, respectivamente). Quanto aos declives, foram registrados 31,93% de rampas, 23,10% de contrarrampas e 44,88% de extensão em nível (correspondendo a 13,410 m, 9,740 m e 18,850 m, respectivamente), números que indicam os limites das influências mútuas estabelecidas entre os engenheiros e a ferrovia com o ambiente. Na continuidade do relatório de Lassance Cunha esse aspecto foi ainda mais evidenciado, posto que o engenheiro descreveu as modificações necessárias para adequar a malha férrea aos acidentes do terreno e, ao mesmo tempo, garantir que a linha construída fosse factível para um trânsito de trens com riscos e custos mínimos. Conforme seus escritos:

Na subida da serra as rampas não excedem de 0^m,017 e na descida as contra-rampas atingem à 0^m,018 por metro. As curvas são igualmente muito desenvolvidas para uma linha de 1^m de bitola e na parte mais accidentada não descem abaixo de 160^m,0, não atingindo assim, em parte alguma ao raio mínimo de 120^m,0, admittido frequentemente no trecho construído entre Baturité e Quixadá. Effectivamente, alguns milímetros demais sobre uma rampa, quando esta não é longa produz efeitos muito menos perniciosos ao tráfego, que as curvas de pequeno raio. Sem fallar da resistencia especial das curvas, que aumenta sensivelmente o valor próprio das rampas, as pequenas curvas produzem grande estrago no material e sobrecarregam notavelmente a conservação do leito com despezas mais onerosas que as reclamadas por um ligeiro aumento da rampa (BRASIL, 1891).⁵⁸

Independente da metragem das curvas e declives apontados, é necessário perceber o quanto a Estrada de Ferro de Baturité precisou ser desviada ou ser elevada. A referência do autor do relatório às metragens

⁵⁸ Relatório da Estrada de Ferro de Baturité, 1891. *In: Relatório Macop, 1891, A-J-19.*

que foram “admitidas frequentemente” no trecho Baturité – Quixadá insinua o quanto os profissionais de engenharia precisaram ceder em sua ação transformadora do ambiente, tendo que “admitir” raios mínimos para as curvas (numa matemática que considerava sobretudo os custos da obra). De outro lado, é possível entrever os artifícios utilizados pelos referidos profissionais para garantir alguma vantagem nessa “negociação”: aumentar alguns milímetros nas rampas e evitar as pequenas curvas. A oscilação das altitudes registradas nas estações nos trechos citados indica o quanto esse artifício foi colocado em prática, conforme tabela abaixo:

Tabela 5 – Altitudes das estações nos trechos entre Baturité e Quixeramobim

Trechos	Altitudes
Baturité a Riachão	122,970
Riachão a Castro	149,040
Castro a Cangaty	130,054
Cangaty a Junco	111,060
Junco a Quixadá	185,000
Quixadá a Floriano Peixoto	180,000
Floriano Peixoto a Uruquê	193,910
Uruquê a Quixeramobim	214,200

Fonte: elaborado pela autora a partir dos dados do relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (BRASIL, 1900, p. 296).

Nenhum dos dois trechos mencionados, no entanto, constituiu a parte da Estrada de Ferro de Baturité, que exigiu maiores e mais penosos serviços dos engenheiros e operários envolvidos na obra. Conforme

Tyrone Apolo Cândido (2005) no livro *O Trem da Seca*, essa classificação coube à construção do curso compreendido entre Acarape e Itapaí. Nesse trecho foi observada a elevação mais brusca na malha férrea. A altitude registrada na estação do Itapaí foi de 142,288 m acima do nível do mar, enquanto na estação imediatamente anterior, situada em Acarape, tinha quase a metade desta altitude, isto é, apenas 74,437 m.

Quanto ao sul do Ceará, ainda considerando o mapa de Saturnino de Brito apresentado acima, é interessante perceber que a chapada do Araripe não foi evitada pelo engenheiro – talvez tenha pesado o fato de que ele projetou, no mesmo mapa, o prolongamento da estrada de ferro até as margens do rio São Francisco e, nesse caso, evitar a serra do Araripe não seria uma opção. Na verdade, conforme foi observado nos relatórios entregues ao Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, o tracejado em direção da referida chapada, passando pela cidade de Quixará (hoje Farias Brito), foi considerado o caminho a ser seguido na construção da EFB até pelo menos o ano de 1907, quando ainda era considerado que os trilhos da Baturité alcançassem o Pernambuco e se ligassem à Estrada de Ferro Central de Pernambuco. Inclusive foram feitos os estudos para empreender esse serviço.

Contudo, no traçado definitivo da Estrada de Ferro de Baturité, a região do Cariri foi alcançada por outro caminho margeando o rio Salgado. Nesse caso a referida chapada, bem como a chamada serra de Caririáçu, foram contornadas (ver mapa 9). Provavelmente a chapada do Araripe, tal como o maciço de Baturité, pareceu aos engenheiros uma barreira cuja ultrapassagem seria penosa no que dizia respeito aos serviços e cofres públicos. O desvio do leito férreo sugere um relacionamento entre engenheiros e espaço e a escolha de uma conduta que, longe de depender apenas dos profissionais da engenharia, considerava as disposições do lugar. Nesse sentido o espaço é entendido como uma “camada” da paisagem que era construída para o Ceará no final do século XIX.

Por outro lado, na locação da estrada de ferro também era estabelecida uma relação dos engenheiros com o tempo. Nesse caso, o tempo moderno. Conforme Hartog (2003), a essa expressão corresponde um regime de historicidade do pensamento ocidental do século XIX, no

qual predomina o ponto de vista do futuro e, nele, “[...] a palavra-chave é Progresso; História é entendida como processo e Tempo como se direcionando a um fim (progressão)” (HARTOG, 2003, p. 10). Ao contrário de uma forma neutra designada pelo conceito de “época”, no regime moderno a história passa a ser um processo único, um singular coletivo que evolui de forma ascendente. Assim o tempo é enquadrado pelo pensamento moderno de acordo com a experiência temporal vivida. E, mais importante, ele molda os “conforma de viver”, de forma que “[...] os acontecimentos não ocorrem apenas ‘no tempo’ mas antes ‘pelo tempo” (HARTOG, 2003, p. 13).

No regime de historicidade moderno, a Estrada de Ferro de Baturité era o resultado do desenvolvimento processual de um plano específico. Significaria a superação do vivido sujeito às variações de um mundo arcaico, não moderno, no final de um período relativamente previsível. A ferrovia então dependia da execução de planos estratégicos com a observação de etapas bem estabelecidas num processo que tinha a sua realização sempre no futuro. Por isso a ênfase nos documentos produzidos pela Companhia Cearense da Via Férrea para o engenheiro responsável pela locação da via férrea de Baturité aos mínimos detalhes dos planejamentos.

No acordo feito entre o governo provincial e a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, constante no ofício de 9 de abril de 1878, eram requeridos cálculos e previsões do mapa e da sistematização das intervenções diretas que apresentassem uma projeção milimétrica. Como se percebe nas especificações seguintes:

Os alinhamentos de exploração com suas curvas de nível cotadas de 3 em 3 metros de diferença de altitudes, em uma soma nunca menor de oitenta metros para cada lado d'aquellos alinhamentos e o projecto do traçado definitivo ou de locação executado sobreas estas mesmas plantas. As estacas de numeração inteira dos alinhamentos que representão as unidades na medição geral são eqüidistantes de trinta metros. Os perfis longitudinaes tirados da linha projectada de locação estão desenhados na escala de 1 x 4000 para os desenvolvimentos horizontaes e de 1 x 400 para as

alturas. Nestes perfis achão-se determinadas pela linha de grade ou dos trilhos, as partes em declives com o seu valor, e as de nível do traçado de locação (COMPANHIA CEARENSE DA VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1878).⁵⁹

Também era obrigação do engenheiro incumbido de locação da Estrada de Ferro de Baturité “[...] fornecer copias authenticas das plantas e perfis longitudinaes que forem necessários para a locação sobre o terreno do traçado definitivo” (COMPANHIA CEARENSE DA VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1878). Essas cópias deveriam atestar o andamento regular da obra, demonstrando controle e disciplina na execução do projeto de engenharia.

As exigências indicadas no trecho do acordo entre governo provincial e a referida Companhia, bem como a produção de relatórios através de plantas e perfis gerais, faziam parte da organização de um trabalho que obedecia, ou devia obedecer, a um período de execução previamente determinado. Nesse bojo, também importava que estrada de ferro e terreno estivessem ajustados o suficiente entre si para assegurar a tração do transporte férreo. E como a estrutura de uma estrada de ferro exige um terreno alinhado, com o mínimo de curvas, declives, descrevendo uma linha o mais reta possível, o seu planejamento e locação deviam então ser cuidadosamente produzidos para garantir o sucesso da empreitada e evitar acidentes e prejuízos futuros. Nessa perspectiva é compreendida a insistência presente no referido acordo:

Na locação da linha definitiva serão observados o mais exactamente possível as condições de alinhamento, perfil e declives que se acham determinadas nas plantas entregues pela companhia a presidencia; podendo contudo o engenheiro em chefe do prolongamento, de acordo com o engenheiro da companhia faser qualquer alteração no traçado, com tanto que não sejam augmentados sua extensão, a taxa dos declives,

⁵⁹ Ofício da Directoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, 9 de abril de 1878 (BR. Apec, EFB, cx. 2, 1878).

o movimento de terras, a importância das obras d'arte, nem se reduzam os raios de curvatura; assim como não se altere as condições de custeio (COMPANHIA CEARENSE DA VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1878).⁶⁰

Em meio à insistência aludida, uma ressalva pode ser percebida: o engenheiro responsável pela locação poderia, dentro de certos limites, “fazer qualquer alteração no traçado”. Essa flexibilidade nesse trecho do acordo deixava claro um diálogo entre natureza e cultura, ainda que isso nem sempre fosse admitido. O mundo natural, com suas especificidades e dinâmica intrínseca percebidas nas variáveis ambientais, contribuía diretamente na construção pretendida. Primeiramente porque o espaço não podia ser completamente alterado, isto é, havia limites para a intervenção dos engenheiros, o que não impedia necessariamente a passagem dos trilhos, muito embora provocasse algumas curvas na linha que, por princípio, deveria ser reta. Mas também porque se tratava de um espaço habitado com um cotidiano funcionando sob lógica diferenciada da observada no meio técnico e sobretudo num tempo distinto.⁶¹

Os engenheiros no trabalho de locação da estrada de ferro percebiam uma “inadequação” do meio natural à temporalidade com a qual estavam acostumados a lidar. Enquanto a burocracia do estado imperial demorava nos meandros de um longo caminho de idealização, organização e execução de uma obra fosse ela qual fosse, a natureza se mostrava dinâmica, se transformava em direções e velocidade nem sempre previsíveis e disciplináveis, obrigando os engenheiros envolvidos a desenvolver ou modificar os planejamentos feitos para viabilizar a locação da obra numa tentativa de “pareá-los”, à medida que o tempo da natureza, através de suas alterações de forma, fosse registrado e controlado nos “documentos authenticos”, conforme foi indicado na continuidade do ofício:

⁶⁰ Ofício da Directoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, 9 de abril de 1878 (BR. Apec, EFB, cx. 2, 1878).

⁶¹ Pois “[...] cada modo distinto de produção ou formação social incorpora um agregado particular de práticas e conceitos de tempo e espaço” (HARVEY, 2010, p. 189).

Havendo necessidade de proceder-se, durante a execução dos trabalhos de preparação do leito da estrada a medição final de algumas obras que pelas suas condições e naturezas devão ser imediatamente avaliadas, como destocamento, emprego imediato dos productos das escavações em pedra solta e pedreira, fundações de obra d'arte etc, o engenheiro em chefe do prolongamento, conjunctamente com o engenheiro da companhia procederão a medição final d'aquelles trabalhos, assignando ambos os documentos authenticos e em duplicata d'aquellas medições os quais serão também rubricadas pela presidência da província e directoria da via férrea (COMPANHIA CEARENSE DA VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1878).⁶²

Assim como o manual de Pereira Passos, essa documentação indicava o imperativo que era para os engenheiros de estradas de ferro, seguindo a lógica moderna, de conter ou dominar o ambiente e suas mutações. Tanto para os referidos profissionais como para outros intelectuais no século XIX era verdadeira a “ideia de uma natureza singular e essencial, com leis constantes e conciliáveis”. E nesse sentido a natureza era dominável. Para tanto bastavam os planejamentos certos e uma execução programada nos mínimos detalhes, mas o trabalho no estabelecimento da linha férrea trazia outras percepções para os engenheiros. A própria tentativa de ajustar natureza e burocracia imperial na contínua produção de relatórios, plantas e perfis tornava nítida a percepção de tempos distintos. Em geral, no entanto, o tempo da natureza era reputado como atraso, caracterizado pela ausência de controle sobre variantes ambientais como a seca, as chuvas entre outros, e somente solucionável se incorporado ao progresso tecnológico ocidental, como sugeriu, em 1871, o jornal conservador *Pedro II* em tom ufanista: “Quem fizer uma estrada de ferro no Ceará fará o Ceará”.

Entretanto, por mais específicas que fossem as prescrições para a locação de uma estrada de ferro, havia imprevistos sobre os quais os

⁶² Ofício da Directoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, 9 de abril de 1878 (BR. Apec, EFB, cx. 2, 1878).

administradores do estabelecimento da Estrada de Ferro de Baturité perdiham o controle. No caso desta, cabe destacar as desavenças entre a Companhia da Via Férrea e Jerônimo Luis Ribeiro, contratado para construir a 1^a secção dessa via – de Fortaleza à Pacatuba e o ramal para Maranguape. Segundo a ação enviada ao juiz municipal de Fortaleza pela diretoria da Companhia Cearense da Via Férrea, em 7 de outubro de 1872,

[...] que por escriptura publica contratára com Jerônimo Luiz Ribeiro a preparação do leito da via ferrea, desde essa Capital até a Villa de Maranguape e Pacatuba pela quantia de duzentos contos de réis [...] obrigando-se elle a todas as obras d'arte, debaixo das ordens da Companhia sob a fiscalização de seu engenheiro, attendendo ainda, primeiro ao contracto que a Companhia celebrou com o governo, segundo ás regras d'arte em obras dessa natureza, tudo em ordem a se obter uma estarda perfeitamente viavel. Tendo o referido Jerônimo Luis Ribeiro dado começo aos seus trabalhos no mez de janeiro ultimo, antes de os ter concluido na subsecção da Capital a Arronches, que mede cerca de 4 milhas inglesas, começo algumas escavações e atterros na linha que segue dessa povoação para diante, em lugar cuja planta ainda não estava aprovada pelo presidente da Provincia, como seria de mister, e contra o que ficára determinado no contracto referido, art. 14 (COMPANHIA CEARENSE DA VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1872d, p. 1).⁶³

O contrato referido no ofício citado foi celebrado em 9 de fevereiro de 1872. Nele era instituído que o

[...] contractador Dr. Jerônimo Luis Ribeiro obriga-se o construtor o leito da via férrea [...] [compreendendo também] os movimentos da terra para nivelamento dos terrenos, que forem designados para as estações da Pacatuba, Maranguape, Maracanahu e Arronches, bem como das linhas de desvio, que

⁶³ Ofício de 7 de outubro de 1872, p. 1 (BR. Apec, EF. Fundo: Estradas de Ferro/Estradas de rodagem. EFB: 1882 – Fortaleza).

a Companhia julgar necessarias" (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1872b, p. 1).⁶⁴

Nesse espaço, conforme os artigos 2º e 3º,

2º – O leito será preparado em dez pés Ingleses de largura. Os aterros serão formados com barro, areia, cascalho ou quaisquer outras matérias terrosas, conforme a natureza do terreno e a segurança exigida. O máximo declive da linha será de um por cento. De cada lado nos córtes se fará uma valla de dimensões dadas, cuja conservação corre por conta do contractador até o definitivo recebimento das obras.

3º – Como obras d'arte se comprehendem boeiros, potilhões e pontes, mas destas unicamente as paredes de encosto, tudo com máxima solidez (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1872d, p. 2-3).⁶⁵

O descomprometimento apontado na conduta de Jeronimo Luiz Ribeiro nessa obra era indicado a partir das marcas percebidas na paisagem, uma vez que as obras não saíram como o esperado, ou ainda numa inabilidade de lidar com as "forças da natureza", nesse caso a chuva. A diretoria reclamava que o empreiteiro teria que "[...] corrigir muitos defeitos que suas obras continhão, a ponto de se ter convertido uma parte do leito em um córrego, por onde as aguas pluviaes fasiam seu despejo no Riacho Parangabussu [...]" . Mas também era protestado que o referido empreiteiro havia gasto toda a quantia destinada à construção "estando falido de meios para fazer qualquer trabalho" de reparação. E que Jeronimo Luiz Ribeiro vinha "[...] retirando quazi todo o pessoal que nelle empregava, para se ir occupar mais seriamente de

⁶⁴ Escritura de contrato que faz a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité com o engenheiro Dr. Jeronimo Luis Ribeiro para construção desta ferrovia de Fortaleza a Pacatuba e Maranguape, em 9 de fevereiro de 1872 (BR. Apec, EF, EFB – FORTALEZA, 1882, p. 2).

⁶⁵ Ofício de 7 de outubro de 1872, p. 2-3 (BR. Apec, EF. Fundo: Estradas de Ferro/Estradas de rodagem. EFB: 1882 – Fortaleza).

obras, que contractou com o governo imperial” (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1872d, p. 2-3).⁶⁶

Foi ainda dado um prazo de vinte dias para que o empreiteiro corrigisse os defeitos apontados pelo então engenheiro da Companhia, F. Gomes Calaça, mas ele não o atendeu. Em sua defesa, na carta de 12 de setembro de 1872, Jerônimo Luiz Ribeiro reclamou o não cumprimento de todos os pagamentos agendados no contrato que fechou com a Companhia. Nesse ínterim muitas cartas e ofícios foram trocados entre o empreiteiro e o presidente da Companhia, o Senador Pompeu, até finalmente o contrato ser suspenso. Essas divergências atrasaram a execução dos planos de locação da Estrada de Ferro de Baturité. E o saber técnico, por mais especializado que fosse, não poderia prever os impasses experimentados no trabalho de Jerônimo Luiz Ribeiro.

Por outro lado é necessário considerar que uma construção de ferrovia consistia na instituição de um meio técnico através de uma infraestrutura tecnológica num meio natural. Esse tipo de substituição, de um meio natural por outro, técnico, foi trabalhado por Milton Santos, em *A Natureza do Espaço*. Segundo esse autor,

[...] a história das chamadas relações entre sociedade e natureza é, em todos os lugares habitados, a da substituição de um meio natural, dado a uma determinada sociedade, por um meio cada vez mais artificializado, isto é, sucessivamente instrumentalizado por essa mesma sociedade (SANTOS, 2008, p. 234).

Entretanto acrescenta: a maneira e a velocidade desta substituição é variada em cada lugar da superfície terrestre. E ainda que a própria ideia de um meio natural não deve traduzir um espaço completamente destituído da noção de técnica, posto que qualquer trabalho empreendido neste ambiente mantém “[...] relação direta com um modo particular de constituição da natureza” (SANTOS, 2008, p. 234).

⁶⁶ Ofício de 7 de outubro de 1872, p. 1 (BR. Apec, EF. Fundo: Estradas de Ferro/Estradas de rodagem. EFB: 1882 – Fortaleza).

Dessa forma, a modernidade do trem pode ser compreendida como o meio técnico que substituiu o natural, no Ceará, no final do século XIX. O território cearense, nesse momento, era um espaço habitado e transformado ao longo do estabelecimento de relações sociais. Em termos de estradas tal território pode ser descrito como um palimpsesto que evidenciava uma constante sobreposição de caminhos mais ou menos longos ou largos, ou seja, era um lugar não destituído de atividades técnicas e que trazia marcas em sua paisagem das relações estabelecidas anteriormente à estrada de ferro.

A abertura das estradas de rodagem no Ceará já vinha alterando as formas das paisagens da província. As ações de aterro, desmatamento e roçado previstas na preparação do leito para a ferrovia já eram praticadas nesse território e não constituiriam modificações desconhecidas para os habitantes. No entanto, diferentemente das estradas de rodagem, a preparação do leito para a ferrovia exigia uma especialização maior do espaço geográfico. A determinação de suas dimensões e da porcentagem máxima para seu declive indica a intensidade dessa mudança, que era manipulada por um saber que se pretendia científico de maneira que é mais coerente considerar que a estrada de ferro institui outros moldes para essa alteração, mas não a inaugura.

As ingerências no espaço geográfico para locação da Estrada de Ferro de Baturité podem ser observadas em tabelas e relatórios do que era produzido no decorrer de sua execução. Na tabela construída por Julio Pinkas, em 8 de abril de 1878, foram apresentados os valores respectivos aos trabalhos previstos na referida construção:

Tabela 6 – Preços de unidades para a preparação do leito da estrada⁶⁷

Designação dos trabalhos	Preço do metro	
	Cubico	Superficial
Trabalhos preparatórios		
1 Roçado em capoeira de machado		0.007
2 Roçado em matta-virgem		0.016
3 Distocamento		0.095
Escavação a céo aberto com transporte medio á 200 metros		
4 Terra		0,540
5 Pedra solta		1,100
6 Pedreira		3,800
7 Transporte de 1, ^{m³} 00 para cada 10 metros		0,200
Obras d'arte		
8 Cantaria de 2 ^a classe (á picão)		48.600
9 Alvenaria de aparelho com argamassa de cimento		32.800
10 Alvenaria de aparelho com argamassa de cal		28.200
11 Alvenaria ordinaria de cimento		18.000
12 Alvenaria ordinaria de cal		14.200
13 Alvenaria de pedra sécca		6.800
14 Alvenaria de lajões para ladrilhos e copos de arqd ^{to}		10.000
15 Alvenaria de tijollos com argamassa de cimento		14.500
16 Alvenaria de tijollos com argamassa de cal		9.500

⁶⁷ Ofício de 8 de abril de 1878 (BR. Apec, EFB, cx. 2, 1878).

Trabalhos diversos

17	Concreto de cimento	32.000
18	Rejuntamento com cimento em qualquer alonº	0.940
19	Rejuntamento com cal em qualquer alonº	0.610
20	Emboço e rebôco de cimento	1.200
21	Emboço e rebôco de cal	0.650
22	Empilhamento de pedras em montes regulares	0.110
23	Quebramento de pedras para lastro	1.160
24	Revestimento dos taludes com beira	0.080

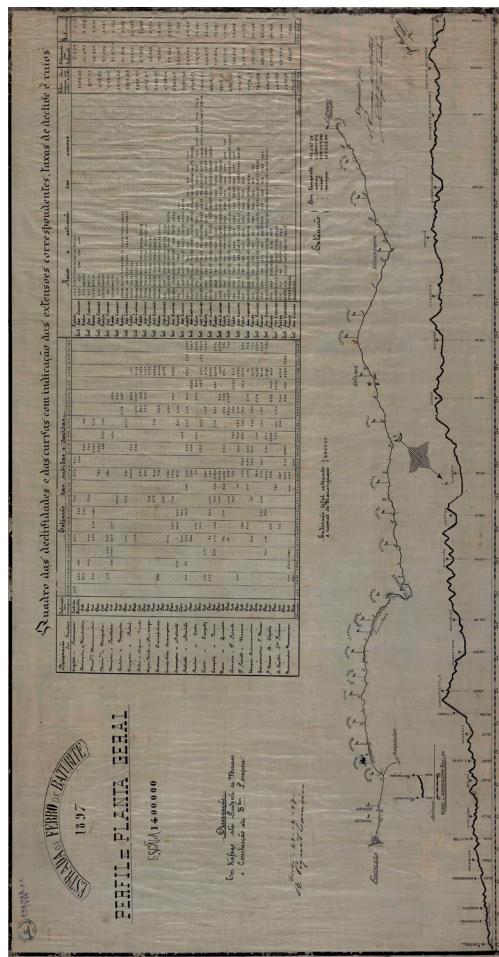
Fonte: Pinkas (1878).

Esse documento, produzido por Julio Pinkas, deixa entrever a alteração do meio natural à medida que são listadas as atividades a serem executadas nos terrenos por onde passaria a estrada de ferro, sobretudo se considerado o fluxo de pessoas que executariam esses trabalhos bem como o acúmulo de ferramentas, de entulhos e outros volumes relacionados à construção que tomariam os espaços à margem da linha férrea. Nesse exercício, o ambiente era sistematicamente transformado em meio técnico moderno, redimensionando os mais diversos aspectos de seu funcionamento.

A paisagem outorgada ao mundo rural com contornos irregulares formados pela profusão da vegetação verde passava a ser alinhada e nivellada em padrões regulares e predeterminados alheios a ele, transformando altos e baixos em superfícies planas cuja altura era controlada pela técnica inglesa e deixava o solo, anteriormente protegido pela vegetação, exposto à ação das variáveis ambientais (chuva, vento etc). O espaço geográfico era ignorado em seus aspectos naturais para ser determinado em sua extensão por estacas de numeração e valores por cada milha de locação da estrada de ferro. A natureza passava a ser lida a partir de lógicas e cálculos nos quais montanhas, florestas ou regiões desérticas eram traduzidas em traços e linhas num papel apropriado. Ver Perfil e Planta Geral da Estrada de

Ferro de Baturité, em 1897, organizada por A. Virissimo de Mattos, desenhada por José Moreira e com visto de Piquet Carneiro disposto abaixo:

Mapa 10 – Perfil e planta geral da Estrada de Ferro de Baturité (até Senador Pompeu), em 1897



A 2^a seção dos trabalhos na via férrea de Baturité corresponde ao trecho Pacatuba – Guaiúba – Água Verde – Acarape. Importa perceber, a partir dos dois desenhos apresentados, que a paisagem em torno da Estrada de Ferro de Baturité era progressivamente interpretada pelas especificidades de um saber técnico que a conformava em linhas e números, como também fica clara a sedimentação desse saber como participante de uma paisagem institucional que requeria os diferentes aspectos das obras traduzidos em uma linguagem científica. A partir dela, as referências consideradas pelos engenheiros, empreiteiros e alguns trabalhadores envolvidos na obra de sua locação eram determinadas e desse modo um grupo com habilidade para leitura, compreensão e interpretação dessa linguagem se destacava na sociedade.

As intervenções decorrentes desses trabalhos modificavam a paisagem com interferências que, na maioria das vezes, significaram impactos modificadores daquele ambiente por meio de atividades como desmatamento, roçado, destocamento, escavação de terra, pedra solta e rocha, agravados ainda em virtude do desmatamento implicar mudanças nos cursos de águas, provocar erosão do solo, assoreamento dos rios e uma série de outras consequências para a vida dos homens e mulheres com eles envolvidos.

Carlos Alberto Morsing, diretor-engenheiro em chefe da ferrovia, relatou, no ofício de 30 de setembro de 1878, os serviços empreendidos sob sua administração, numa área de 8 km compreendida entre Pacatuba e Acarape, correspondendo às especificações estabelecidas em 8 de abril de 1878 pelo engenheiro Julio Pinkas para a locação da Estrada de Ferro de Baturité num adiantamento dos trabalhos enquanto Morsing chegava vindo do Rio de Janeiro:

No dia 1^a de julho começarão-se os trabalhos de construção na 1^a seção, trabalhando-se desde a estaca 0 até a estaca 400, numa extensão de 8000m, sendo o resultado da medição provisória o seguinte: Roçado 168000^{m2}, Distocamento 8000^{m2}, Escavação em terra 27661^{ms} e Escavação em pedra solta 3429^{ms},

Escavação em pedreira 258^{ms}e cercas 1,000^m correntes (BRASIL, 1877, p. 260; PINKAS, 1878).⁶⁹

A intensidade dessas alterações é realçada pela compreensão dos serviços aí executados. Para locação de uma estrada de ferro era necessária a abertura do caminho, estágio chamado de “picada”, e marcados nela todos os alinhamentos necessários; era empreendido o “roçado” do solo, que consistia já em 1878, “[...] além da largura necessária e assentamentos dos aterros, uma largura suplementar de 4^m,00 de cada lado da parte superior dos taludes dos cortes e do pé dos taludes dos aterros”. Contudo, o roçado apenas era considerado quando não se tratava da “capoeira ordinária”, pois, nesse caso, o serviço era entendido como parte do “movimento de terras”, ou seja, somente quando se tratava de “mattas de grandes arvores”, haveria pagamento suplementar (PINKAS, 1878).⁷⁰

Quanto ao “destocamento do terreno”, que deveria seguir o roçado, somente era autorizado “na parte ocupada pelos aterros e quando estes tiverem uma altura inferior a (1^m,00) um metro”, considerando ainda que “o destocamento se refere somente à extração de troncos cujo diâmetro excede á 0^m,250”. Também era determinado que “[...] a plataforma dos cortes e dos aterros será de 4^m,00 de largura. A inclinação dos taludes dos córtex será a determinada pela naturêza dos terrenos e a dos aterros a natural dos materiais nelle empregados” (PINKAS, 1878).⁷¹

No contrato entre o então governo federal dos Estados Unidos do Brasil, através da Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Publicas, e Ernest Roney, representante espacial da *South American Railway Construction Company Limited*, em 16 de maio de 1911, eram descritas as especificações dos serviços de locação para a Estrada de Ferro de Baturité:

⁶⁹ Ofício de 8 de abril de 1878 (BR. Apec, EFB, cx. 2, 1878). Também no Relatório do Macop, 1877, p. 260.

⁷⁰ Ofício de 8 de abril de 1878 (BR. Apec, EFB, cx. 2, 1878).

⁷¹ Ofício de 8 de abril de 1878 (BR. Apec, EFB, cx. 2, 1878).

- 1º Roçado, limpa e destocamento do terreno que tiver de ser ocupado pela estrada ou por suas obras;
- 2º Movimento de terras para formação do leito da estrada e das suas dependencias e construcção das suas obras de arte, edificios, e dependencias.
- 3º Enrocamentos, revestimentos e outras obras de consolidação;
- 4º Fornecimento do material e assentamento da via permanente, cercas, e das machinas motrizes e operatrizes para as officinas de reparação, caixas de agua, gyrapores, etc;
- 5º Assentamento da linha telegraphica e fornecimento do material;
- 6º Fornecimento e montagem do material rodante;
- 7º Conservação das obras acima durante o tempo da construcção e durante todo o prazo do arrendamento (CAMPELO FILHO; SARMIENTO, 2010).⁷²

As previsões de trabalhos preparatórios do terreno, constantes do contrato de 1911, não diferiam em termos de dimensões determinadas para a área dos serviços. No entanto, nele havia orientações mais específicas, tais como:

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

Art. 3º – A Companhia fará á sua custa e conservará emquanto for necessário um caminho ao longo dos trabalhos que tiver de executar, de modo que os ponha em communicação entre si e offereça seguro transito a cavalleiros e aos materiaes destinados á construção (CAMPELO FILHO; SARMIENTO, 2010).

⁷² Contrato de 16 de maio de 1911 e Decreto nº 8711, de 10 de maio de 1911. *In: Campelo Filho e Sarmiento, 2010.*

Quanto aos movimentos de terra, o contrato de 1911 tem a mesma determinação que as especificações de 1878 e o contrato da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité com Jerônimo Luiz Ribeiro: a obrigatoriedade de aproveitar nos aterros os materiais provindos das escavações e cortes. Contudo, o primeiro dos três também é mais específico nesse quesito, na medida em que apresenta 15 artigos delimitando cada detalhe dessa operação, restando saber que as medidas empreendidas significavam, de um lado, a tentativa de domínio do mundo natural, mas, de outro, a existência de relações mútuas entre homens e natureza.

Se o relato de Morsing⁷³ for aqui considerado, é possível empreender as marcas da alteração da paisagem física, pelo menos entre Pacatuba e Acarape. A região aí compreendida se trata de planícies litorâneas geralmente formadas pela deposição de sedimentos marinhos e fluviais, mas também com presença de serras como a serra de Aratanha, na qual há vestígios de mata atlântica, o que possibilita considerar, além de um terreno acidentado, a existência de uma vegetação de mata com árvores que podem alcançar 30 metros de altura, como também um solo com rochas mais duras, próprias dos maciços residuais, o que influenciaria nas técnicas utilizadas e no tempo necessário para preparar o leito para a malha férrea.

Contudo, seja qual for o ecossistema mais presente nessa região, a descrição de Morsing representa uma desagregação de uma dinâmica intrínseca àquela área, posto que nela consta o aniquilamento da vegetação através do roçado e destocamento e reorganização do solo com o nivelamento, escavações e aterros que igualam declives e aclives numa superfície plana.

Dessa forma, pode-se inferir que numa área específica, imediatamente em torno dos trilhos, é estabelecido um ambiente distinto do que

⁷³ A parte da Estrada de Ferro de Baturité construída sob supervisão de Carlos Alberto Morsing, entre 1878 e 1880, tinha 57.805 km, que foram divididos em duas seções. A 1^a seção compreendia um trecho de 33.680 km que ia de Pacatuba até Acarape. A 2^a seção, com 24.125 km, estava situada entre Acarape e Canoa. Relatório do Macop, 1878, p. 180-181.

está em sua volta, no qual a técnica parece preponderar sobre a natureza, à medida que a afasta (ver imagem abaixo), mas também pela presença de uma parafernália aparentemente alheia ao ambiente: a estrada de ferro. Aí se insinuava a filiação a uma concepção moderna do mundo, para a qual “[...] há duas zonas ontológicas inteiramente distintas: a dos humanos, de um lado, e a dos não humanos, de outro” (LATOUR, 1994, p. 16).

Figura 4 – Estrada de Ferro de Baturité – próximo à cidade de Pacatuba



Fonte: Pereira e Muniz (2012).

As fronteiras desse espaço são demarcadas pela própria paisagem diversificada e institui limites, sobretudo para a fauna e a flora local, a partir de então impedidas de permanecer nele, obrigando a reorganização de seculares *habitats* e rotas de migração de animais de pequeno e

grande porte bem como das espécies vegetais, tanto que, como tentativa de evitar os acidentes provocados pela presença de animais na linha, foi aventada a possibilidade de cercar toda a extensão da Estrada de Ferro de Baturité, o que não ocorre nem mesmo nos espaços urbanos. Contudo, nem sempre foi possível manter o isolamento dessas áreas, conforme é percebido em histórias de viagens nessa ferrovia:

Poucas pessoas tomavam conhecimento dos feitos desses bravos servidores públicos. Era seu costume, antes da partida, em todas as viagens, vistoriar o trem, examinando as mangueiras de freio a vácuo, os engates e o número de carros, aquilatando o peso que sua locomotiva descolaria. E, naquela madrugadinha, avaliou que teria sérios problemas na subida da serra do Itapai, já que, dentre os sete vagões da composição, dois eram muito pesados, os chamados "carros verdes", feitos de laminados de aço e construídos aqui mesmo no Ceará e lançados recentemente na ferrovia. Era o inverno de 1956 ou 57, não me lembro bem. E, por ser inverno, além dos trilhos ficarem escorreguentos, os embuás, atraídos pelo clima frio, faziam verdadeiras procissões quilométricas sobre o caminho de ferro e se constituíam num verdadeiro problema na tração das rodas da máquina, que passavam a deslizar e, às vezes, até mesmo parando o trem. Enquanto as estações eram alcançadas rigorosamente no horário, ele, agarrado aos comandos da "maria-fumaça", permanecia calado, ensimesmado, falando tão-somente o necessário com o foguista, preocupado com os embuás na subida da serra, bichinhos quase insignificantes, mas que interferiam, com certeza, na marcha do trem, conforme sua larga experiência. Na estação de Amaro Cavalcante, a 500 metros do início da subida da serra, ele teve um lampejo, a ideia clareou e o brilho dos seus olhos azuis denunciou a solução. Consultou o foguista, que concordou imediatamente. E, arrancando o trem da estaçãozinha, a potência da locomotiva nº 316 – uma alemã cargueira – logo se fez notar e, ao inserir-se o trem na grande curva do pé da serra, conhecida das tripulações como o "velho Tinoco", a velocidade já era espanhosa. Os passageiros que olhavam para a máquina viam, abismados, um homem pendurado no limpa-trilhos, uma mão agarraada à plataforma e a outra empunhando uma vassoura sobre o trilho, espanando a procissão de embuás, deixando o caminho

livre. Era o foguista Moacir Maia. Enquanto isso, o maquinista, num esforço desesperado, dava conta dos comandos e fazia o trabalho do foguista ausente, empurrando lenha na grande fornalha – um sem número de vezes – e acionando os monitores de água para a alimentação contínua da caldeira, providências exigidas numa rampa como aquela, de nove quilômetros de extensão. E a 316 puxava aquele trem pesado, serpenteando serra acima, numa velocidade superior a 30 km por hora, numa disposição espantosa para os trens da época (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, [20--]).⁷⁴

Embora todo o exagero usado na narrativa e sem qualquer pretensão de atestá-la como verídica, cabe perceber a referência à permanência de pequenos animais na área restrita ao trem, os trilhos, como uma inconveniência. De fato, a invasão de animais na estrada de ferro se consistiu numa realidade no cotidiano dos que lidavam com a ferrovia. Já foram citados, inclusive, alguns acidentes causados pela presença de bois nos trilhos que, além de provocar prejuízos financeiros, vitimaram passageiros e funcionários. Esses acontecimentos desastrosos significavam o desmantelamento de uma ordem rigorosamente calculada e planejada pelos engenheiros de estradas de ferro: os animais; o sangue derramado (no caso dos bois) consistia em um elemento desarticulador da força de atrito que mantinha o trem nos trilhos e que contribuía para o controle de sua velocidade.

A força de atrito, conforme dicionário de Francisco Picanço (1891, p. 95), é “[...] uma força que se desenvolve entre dois corpos que se encontram e que actúa tangencialmente á superfície de contacto, oferecendo certa resistência ao escorregamento de um dos corpos sobre outro”. Tal definição, similar às apresentadas por livros e sites atualizados de física, está baseada em dois aspectos principais: 1. A força de atrito se opõe ao movimento; e 2. Ele depende da natureza e da rugosidade da superfície. Trata-se, pois, da necessidade de gerar um coeficiente de

⁷⁴ Retirado de: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_crato/amaro.htm. Acesso em: 10 jan. 2013.

atrito entre as rodas do trem e os trilhos que mantivesse a máquina férrea sobre eles a fricção precisa que permitisse dar a partida no comboio e que permitisse/controlasse a velocidade do trem. Tão importante era a exatidão desse coeficiente que Francisco Picanço discriminou, no final do verbete “Atrito”, os coeficientes que julgou mais necessários nos cálculos para construção de ferrovias.⁷⁵

Assim sendo, a precisão do coeficiente de atrito era uma matemática complexa, delicada e bastante vulnerável à interferência de outros fatores; qualquer lubrificação extra na linha férrea poderia descarrilar todo o comboio e provocar acidentes fatais. Nada obstante, o contrário também era possível, ou seja, o uso de elementos outros poderia auxiliar os maquinistas na delicada tarefa de sustentar o trem nos trilhos, desacelerá-lo e fazê-lo estancar seu movimento, possibilidade que também foi indicada por Francisco Picanço no verbete “Areeiro” ou “Caixa de Areia”, do mesmo dicionário. Segundo o engenheiro, entre os vários usos possíveis, “[...] o emprego da areia também serve para aumentar a potencia dos freios, e facilitar as paradas do trem. Os machinistas devem com parcimônia fazer uso da areia, que atirada aos trilhos em grande quantidade pôde prejudicar as peças da locomotiva”. E ainda: “[...] é nas rampas fortes e nos tunneis, geralmente humidos, que maior numero de vezes o machinista vê-se obrigado a lançar mão da areia, para a locomotiva não patinar” (PICANÇO, 1891, p. 80-82).⁷⁶

Por outro lado ainda podem ser somados aos transtornos provocados pela invasão dos bichanos nos trilhos, os prejuízos gerados na interferência de animais na linha férrea, como foi indicado no pedido que Ernesto Antonio Lassance Cunha encaminhou, em maio de 1884,

⁷⁵ ATTRITO. *In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias* acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 95.

⁷⁶ Areeiro ou Caixa de Areia: “composto de uma caixa (onde se coloca a areia) com dous tubos que descem até perto dos trilhos. O machinista por meio de uma alavanca dá ou evita a saída da areia”. *In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias* acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 80-82.

ao então presidente da província do Ceará, Satyro de Oliveira Dias. No ofício, o referido engenheiro solicitou:

As providencias precisas no sentido de que pelas respectivas Camaras Municipais sejam postas em pratica as posturas que prohibem a criação de porcos nas cidades, villas e povoados, visto como nas que se achão situadas á margem da linha desta Estrada occasionam aquelles animaes grandes danno não só escavando os terrenos servidos pela linha como dannificando as caixas de graxa do trem rodante. Não cabendo nas attribuições desta Directoria providenciar sobre tão abusiva pratica, rogo a V. Exa. que se digne de expedir suas ordens no sentido de fazel-a cessar (CUNHA, 1884).⁷⁷

Este tipo de reclamação não consistia numa novidade, salvo se considerado que neste caso se tratava de danos à estrada de ferro, mas os transtornos causados por manadas de porcos ou de gado tanto em espaços citadinos como nas áreas rurais foram eventos, de certa forma, comuns. A própria referência a códigos de posturas indica a existência de problemas frequentes de destruição de lavouras e quintais pela passagem volumosa, desastrada ou pela permanência “intrometida” desses animais.⁷⁸ Nesse sentido, a solicitação de Lassance Cunha fazia coro com reclamações já existentes.

Além dos animais e da vegetação, que precisava ser contida periodicamente,⁷⁹ também havia a necessidade de domesticação do curso das águas. Rios, córregos, lagos, nenhum desses elementos poderia invadir ou ameaçar a integridade da malha férrea. Também porque o papel da

⁷⁷ Ofício nº 643, de 17 de maio de 1884 (BR. Apec, EF.FB, cx. 7, 1884).

⁷⁸ Ana Sara Cortez (2008, p. 59-61), em *Cabras, Caboclos, Negros e Mulatos* discutiu os conflitos gerados entre proprietários de terras no Cariri cearense, na segunda metade do século XIX, provocada pela criação de animais soltos e a passagem deles por lavouras e quintais destruindo plantações.

⁷⁹ Nos relatórios publicados anualmente pelo Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas há referências aos trabalhos de capinação na via permanente, ou seja, da parte que já estava aberta ao tráfego.

natureza na edificação de ferrovias, sob alguns aspectos, podia ser bem impressionante, mesmo porque a chuva era uma variante ambiental que podia também aniquilar não só o coeficiente de atrito do trem, mas podia desmantelar toda a linha férrea.

Dessa forma, a locação da ferrovia incluía a construção de artifícios que desviassem ou controlassem a passagem de águas em locais considerados convenientes sob pena de desmantelamento dos trilhos. Na ação administrativa de 10 de setembro de 1872, feita pela diretoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité a Jerônimo Luis Ribeiro sobre a locação da Estrada de Ferro de Baturité, foi reclamada a existência de água no leito preparado para locação da estrada de ferro. Nessa petição era determinado que o referido empreiteiro num prazo de 20 dias seria:

Obrigado a dar o leito da estrada de conformidade com as regras d'arte, de modo a tornar fácil a viação, e barata a conservação, deve seguir na conclusão dessa obra as indicações do engenheiro da Companhia, como se obrigou por seu contrato. Assim, dará escuamento as águas que actualmente correm ou ficão estagnadas no leito preparado; levantará o atterro chamado de João do Amaral, e aprofundará o corte na colina próxima para dar à estrada o declive ajustado (nunca maior de 1%) levantará os boeiros já começados à altura do leito da estrada, e construirá não só o pontilhão de João do Amaral que VS^a indicou, como ainda trez novos boeiros nos seguintes lugares, onde elles são de extrema necessidade, como reconhece o engenheiro da Companhia, a saber

Um na estaca nº 320 da locação do engenheiro da Companhia, na Lagoinha, com 0^m,80 de vão e 2^m,10 de altura.

Outro na estaca 267 + 3^m com 0^m,60 de vão e 1^m,20 de altura.

Outro finalmente na estaca 342 com 0^m,70 de vão e 1^m,45 de altura (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1872a).

A disciplinarização do curso das águas era obtida através de artifícios da engenharia. Eram prescritos na petição da diretoria os ajustes julgados necessários para solução do problema. Assim, o levantamento de aterros e boeiros, bem como a construção de outros boeiros e de um

pontilhão em lugares especificados, dão a tônica da rigidez da normatização imposta, em última instância, ao mundo natural. Nada obstante, por vezes, a falta de um diálogo entre cultura e natureza podia acarretar problemas. O desvio do rio Putiú, próximo à cidade de Baturité, para passagem da estrada de ferro, contribuiu, em 1895, no desmoronamento da ponte que havia naquele rio. No relatório de presidente de província no qual esse desmoronamento foi relatado constou que:

A Estrada de Ferro de Baturité desviando naquelle ponto o leito do rio, dando por isso uma direcção obliqua á corrente das aguas; as fundações hydraulicas sem base suficientes; os encontros da ponte soffrendo de um lado o empuxo das aguas em remanso, variando pelas extraordinárias enchentes e do outro o empuxo das terras também variavel sob a pressão de occidentaes e principalmente das águas das grandes chuvas que tivemos; o vão sem vasão necessaria para as águas; os enormes balseiros conduzidos pelas enchentes, actuando como uma força viva sobre os encontros e superstructuras da ponte; os materiaes empregados na construcção dos encontros, tijollos, cal, occasio- naram tão prejudicial desmoronamento, deixando a cidade de Baturité impossibilitada completamente de transportar os seus variados productos para todo o estado (FONTEENELE, 1895, p. 83-84).⁸⁰

Além da domesticação das águas provenientes de rios e córregos era preciso controlar também os efeitos causados pela precipitação de chuvas. Os relatórios que registram sua construção e funcionamento trazem muitos indícios de comprometimento dos trilhos pelos “efeitos erosivos das agoas do inverno” (GRAÇA, 1876, p. A7-3).⁸¹ Em 1875, a descrição dos trabalhos na ferrovia é feita pelo engenheiro fiscal da Rede de Viação Cearense – um relatório que segue em anexo ao do presidente da província, neste ano o Dr. Esmerino Gomes Parente. O engenheiro responsável pela via férrea, Manoel de Mendonça Guimarães,

⁸⁰ Relatório de presidente de província, 1895, p. 83-84.

⁸¹ Relatório de presidente de província, 1876, p. A7-3.

apresentava, em sua descrição, as condições da linha próxima à estação de Arronches, parte que, segundo ele:

[...] muito sofrem (sic) com o ultimo inverno que foi bastante rigoroso; os estragos produzidos tornaram necessário o reforçamento de aterros, abertura de vallas para o escoamento das agoas, rectificação e alargamento dos canaes de mudanças dos riachos, construcção de quatro pontes provisórias entre os kilometros 16 e 18, e outros trabalhos de consolidação como (ilegível), empedramento etc. (GRAÇA, 1875b, p. A13-2).⁸²

Os reparos na linha férrea necessários ao funcionamento do trânsito de trens após o inverno são reveladores da influência mútua entre a ambiência e a ferrovia em que se percebe a modificação dos terrenos com a planificação do que antes era declive, a transformação de riachos e córregos em terra seca, ou a criação de um caminho sobre as águas com pontes de madeira ou ferro; também é nítido o deslizamento de terras, a inundação da via e o impedimento da passagem de trens em virtude dos estragos causados nos pontilhões. São percebidos, assim, como impactos das variantes ambientais sobre a “paisagem criada” pelo homem, neste caso a ferrovia, descortinando uma série de conflitos e tensões da relação homem/natureza, que culminava no atraso de entrega das obras e em prejuízos financeiros, como sugerem as palavras do Barão de Ibiapaba quando registra, no seu relatório de 1874, que os serviços de assentamento de trilhos, nos 13,6 km que separam as estações de Arronches e Maracanaú, foram feitos “[...] gastando-se ainda alguns dias na consolidação e alargamento dos aterros” (GRAÇA, 1874, p. 19).⁸³

A ação da chuva podia tornar o trabalho de construção da ferrovia num serviço infinito, posto que frequentemente eram necessários reparos causados, por exemplo, pela incidência ou retenção nos trilhos de águas pluviais, como também podia destruir trabalhos cuja execução havia sido apontada como penosa pelos engenheiros da Estrada de

⁸² Relatório de presidente de província, 1875, p. A13-2.

⁸³ Relatório de presidente de província, 1874, p. 19.

Ferro de Baturité, como o trecho dessa ferrovia que passava pelo elevado do Itapaí. No relatório entregue ao Ministério da Agricultura Viação e Obras Públicas, em 1881, na descrição dos serviços empreendidos, foi evidenciado o poder dessa variante ambiental:

Durante o anno, alargou-se a plataforma de vários aterros; atendeu-se aos serviço de vallas e valletas para dar escoamento as águas pluviaes e, alem de outros trabalhos, effectuou-se a substituição de 1.900 trilhos, 4.083 dormentes, 21 corações, 248 chapas de juncção, 10.609 grampos, 5.916 parafusos, 4 agulhas, 1 chave, 13 contra-trilhos, 19 vigas de madeira, 3 postes telegráficos e 28 isoladores. No mez de maio, em razão de chuvas copiosas, desabou sobre a linha, no corte do Itapahy, kilometro 76, grande quantidade de terra, ficando por seis dias interrompido o trafego entre as estações de Acarape e Canafistula (BRASIL, 1881).⁸⁴

A aproximação do período chuvoso, ao que indicam as fontes, aumentava a tensão entre os engenheiros de estrada de ferro, sobretudo quando os trabalhos ainda não haviam sido consolidados. Em 1879, ao descrever os trabalhos executados no ano na Estrada de Ferro de Baturité, Carlos Alberto Morsing afirmou angustiado: “[...] restam ainda por fazer algumas obras de consolidação e conservação, sendo que esta tem de ser dispendiosa em a nova pela linha supervenientia do inverno, que provavelmente damnificará os trabalhos inda não consolidados” (BRASIL, 1879b).⁸⁵ Circunstâncias que denotavam a instituição de tempos diversos para a construção da referida ferrovia, afinal os serviços tinham que ser finalizados antes do começo das chuvas, mas também que insinuavam a influência de variantes ambientais na edificação da EFB.

Nesse ínterim, a relação com a chuva era alterada para aqueles que construíam uma via férrea. Com o trem, uma série de serviços era exigida dos engenheiros e demais trabalhadores da estrada de ferro para

⁸⁴ Relatório do Macop, 1881, p. 176.

⁸⁵ Relatório do Macop, 1879, p. 245.

evitar danos à malha férrea quando chegasse o período das precipitações pluviais, além dos problemas provocados pela interferência no coeficiente de atrito entre trem e trilho, pois a água da chuva lubrificava de tal modo a parafernália que a fricção necessária à aceleração e desaceleração da máquina ficava comprometida, ao contrário das estradas de terra trafegadas por carroças em que a incidência de chuvas aumentava o atrito das rodas da carroça em contato com o chão.

De outro lado a locação da Estrada de Ferro de Baturité instituía limites políticos à região ocupada. O espaço reservado e ocupado pelos trilhos passava a funcionar sob jurisdição diferente das municipalidades em que a malha férrea havia sido estabelecida, na medida em que estavam debaixo da administração de núcleos organizadores da viação, nesse caso o Ministério da Agricultura. Esta relação é sugerida na alteração, através de ofícios, entre o presidente da província do Ceará, em 1882, Torquato Mendes Vianna, e o então diretor da Estrada de Ferro de Baturité, Amarilio Olinda de Vasconcellos, quanto à fiscalização do pagamento de impostos municipais em Baturité no ato do envio de mercadorias pela ferrovia. Todavia, para melhor compreensão dessa disputa entre governo provincial e diretoria da via férrea, é necessário acompanhar alguns pontos dessa troca de correspondências.

Em 14 de janeiro de 1882, a Câmara de Baturité, por meio de ofício, noticiou ao governo provincial que os exportadores de gêneros agrícolas estavam preferindo despachar seus volumes nas estações de Canoa, Acarape e Maranguape para fugir do imposto da municipalidade de Baturité, pois “[...] uma vez embarcados, os considerarão isentos de impostos, uma vez que será difícil saber-se a quantidade dos gêneros que sahiram sem o respectivo pagamento, e ainda mais difícil será obter este, desde que se acharem fóra do município” (BATORITÉ, 1882b). Tal tributo, criado pela Assembleia Provincial, determinava a taxa de “[...] 10 réis por cada 15 kilogrammas de café, 5 réis por cada 15 kilogrammas de algodão em pluma e 2 réis sobre igual pezo de algodão em rama” que eram “destinados exclusivamente ao calçamento d'esta cidade”, conforme resolução nº 1960, de 13 de setembro de 1881 (BATORITÉ, 1881). Nessa perspectiva foi cogitado:

Esta Camara entende, Exmo. Sr., que removeria este empecilho á boa arrecadação dos referidos impostos, ordenando que os chefes das estações acima, e mais tarde o da estação de Putiú, n'esta cidade, não dessem transporte aos referidos generos deste município pela ferro-via, sem que lhes fosse apresentado o recibo de pagamento dos impostos respectivos. É esta a proviencia que esta camara tem a honra de impetrar de V. Exc. (BATURITÉ, 1881)

Os responsáveis pela Câmara de Baturité tinham consciência de que a estrada de ferro se tratava de um ambiente não vinculado à municipalidade, tanto que enviou solicitação direta ao presidente da província. Da mesma forma Torquato Mendes Vianna compreendia a existência de uma jurisdição à parte para a ferrovia. Por isso, em 17 de fevereiro de 1882, enviou ao diretor da estrada de ferro solicitação para observância do imposto pelos funcionários envolvidos, com a qual tinha a confiança de que seria atendido porque se tratava da “harmonia dos poderes publicos”.

Três dias depois, a resposta do diretor da ferrovia chegou no ofício nº 418, de 20 de fevereiro de 1882. Nela Amarilio Olinda de Vasconcellos (1882c) ponderou:

[...] que semelhante disposição produziria necessariamente considerável diminuição no movimento e receita d'esta estrada de ferro, alem de odiosas resistências entre os expedidores e os agentes das estações, por motivos que não inherem na competência d'estes.

Assim mesmo observou: “[...] entretanto, a citada ordem entrará imediatamente em vigor, se V. Exc. assim resolver”, argumento que desagradou o presidente da província. Em 27 de fevereiro, escreveu outro ofício ao diretor da estrada de ferro, no qual discordava do argumento, apresentando a objeção de que a exigência do comprovante de pagamento dos impostos no máximo atrasaria os despachos de produtos, nunca os diminuiria. Mas considerou:

Entretanto, podendo ser que nas estações de Maranguape, Acarape e Canôa a exigencia do previo pagamento dos impostos municipaes de Baturité ocasione algum embaraço e demora gravosa aos expedidores dos gêneros que ali estão sujeitos aquelles impostos, deve Vmc. Limitar á estação do Putiú a observancia do quanto lhe recomendei [...] até que a camara municipal de Baturité a quem n'esta data passo a officiar, proponha um alvitre que harmonisando os seus interesses com os dos particulares facilite naquellas tres estações a verificação da procedencia dos generos submettidos a despacho, sem maior inconveniente para os respectivos expedidores (VASCONCELLOS, 1882a).

No dia seguinte, o diretor da via férrea respondia a este ofício de uma forma que Torquato Mendes Vianna assegurou que revelava a “[...] obstinada e systematica oposição”. Nesse ofício, de 28 de fevereiro, Amarilio Olinda de Vasconcellos (1882b) anunciava:

[...] que continuando esta directoria a considerar as disposições constantes do alludido officio, inteiramente estranhas ás praticas, aos interesses e a legislacão das estradas de ferro, não pôde dar cumprimento á determinação ora reiterada por V. Exc. sem que preceda ordem do Exm. Sr. Conselheiro Ministro da agricultura.

Assim o diretor da Estrada de Ferro de Baturité colocava mais uma pauta nessa disputa: a via férrea como instância do Estado imperial. E negava a obediência que havia prometido em ofício de 20 de fevereiro de 1882; a partir dessa negativa, as declarações de ambos os lados se tornaram mais específicas em seus argumentos, deixando claros os limites instituídos entre estrada de ferro, municipalidade e governo provincial. Primeiramente, a resposta indignada de Torquato Mendes Vianna (1882) em 1º de março de 1882, dia seguinte ao último ofício:

Em officio nº 420 de hontem datado, declara Vmc. Que continuando a considerar as disposições do officio d'esta presidencia nº 718 de 17 d'este mez, inteiramente estranhas as praticas, aos interesses e a legislacão das estradas de ferro, não pôde dar

cumprimento a elle sem que preceda ordem do Exmo. Sr. Conselheiro Ministro da agricultura. No vago, menos regular, d'esta objecção ocorre ponderar-lhe que, limitada á estação de Putiú, como foram por meu officio de 27 as disposições do anterior, nenhuma difficuldade parece haver na sua execução, por isso que os generos ali embarcados presume-se que sejam procedentes do municipio de Baturité, alem de que achando-se aquella estação em diminuta distancia da respectiva camara municipal, facil e promptamente pôde ser resolvida, sem prejuizo para a estrada e para os expeditores de generos de qualquer questão suscitada pella verificação da falta de pagamento dos impostos a que se acham tributados.

A partir desse instante, Torquato Mendes Vianna (1882) passou a fazer considerações sobre os limites da atuação da municipalidade em se tratando de assuntos que envolviam a estrada de ferro. Conforme:

Sendo expresso no artigo 33 do regulamento aprovado pelo decreto nº 1960 de 26 de abril de 1857 que todas as pessoas e vehiculos que entrarem nas estações ou palcos ou em qualquer ponto dos terrenos pertencentes a estrada de ferro ficarão sujeitos, enquanto ahi permanecerem, aos regulamentos e instruções concernentes ao serviço e policia das estradas de ferro, as quaes, com as respectivas dependencias, não estão sujeitas a policia municipal, como estabelece o art. anterior do citado regulamento, comprehende-se razoavelmente que de nenhum meio directo de acção disponha a camara de Baturité para nos domínios da estrada de ferro, exercer fiscalização em gêneros contribuídos; e que por isso mesmo, muito regularmente procedeu ella invocando, para o conseguir, a intervenção d'esta presidência que tem o dever de zelar dos interesses da publica administração, cumprindo e fazendo cumprir as leis e a correlativa atribuição de exigir o concurso das repartições publicas e de quais quer agentes da autoridade para a consecução do todo harmônico de seus resultados. E pois, é a policia municipal que a camara não pôde exercer nas estações e dependencias d'esta estrada de ferro, diferente de uma ordem superior qual a que lhe transmitti no citado officio de 27 do mez findo e que Vmc. não pode, de modo algum deixar de cumprir, como é de sua rigorosa

obrigação como empregado publico, observando assim as ordens desta presidencia a quem é subordinado, e dando edificante exemplo áquelle que se acham sob sua direcção – o que não exclue que depois de pôl-a em execução, pondere os inconvenientes que a pratica e a experiência demonstrarem, afim de serem tomados na consideração que merecem. [...].

Mais um dia e o diretor da estrada de ferro respondia esses argumentos do presidente da província repetindo as mesmas declarações que vinha sustentando até então e reafirmando que apenas acataria ordens daquele que considerava seu superior, o ministro da agricultura, tal como o próprio Torquato Mendes Vianna já admitira no final do texto do ofício que seria o único modo possível.

Em 6 de março de 1882, o presidente da província enviava um ofício em resposta ao que recebera em 2 de março, enviado por Amarilio Olinda de Vasconcellos, solicitando naquela ocasião que se “[...] exponha de modo circumstanciado, em que é que a execução da ordem que lhe transmitti [...] se mostra contraria á pratica da estrada de ferro e excedente das obrigações dos respectivos empregados” (VIANNA, 1882). Ao que respondeu o diretor da via férrea, em 10 de março de 1882:

Em resposta, e como complemento das ponderações já feitas em meus officios sob n.^o 418, 420 e 442 de 20 e 28 do passado e 2 do corrente; cumpri-me informar a V. Exc. que a execução da ordem alludida trará inevitável perturbação a regularidade do serviço a cargo do agente da estação de Putiú, visto que o collocará na contingencia de proceder a verificação das marcas dos volumes, que aliás lhe incumbe despachar com promptidão, e em seguida a isto a descriminação d'aqueles cujos expedidores tenham deixado de satisfazer o respectivo imposto camarario; o que poderia induzir os mesmo a effectuar o transporte em costas de animaes ou por via de outra estação, dando-se em qualquer dos casos manifestos detimento dos interesses da estrada, ou pelo desvio de uma renda certa, ou pelo decrescimento d'esta, resultante da diminuição do percurso das mercadorias a transportar (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1882f).

Antes de continuar a transcrição desse ofício, é necessário considerar que a preocupação do diretor da estrada, quanto ao transporte da produção em costas de animais, não era absurda. Primeiramente porque se tratava de uma forma muito comum de transporte de cargas no interior do Ceará, onde os rios nem sempre eram navegáveis. Mas, ao que indicam outros relatórios, essa prática era cada vez mais preferida pelos produtores como meio de livramento do pagamento de impostos. No relatório de presidente de província de 1885, foi denunciado: “[...] a verdade é que mercadorias, vindas do Maranhão, sahem daquele porto por contrabando se seguem em costas de animais para diversos pontos da província, sem que os colectores possão evitar, por que seria preciso collocar-se uma sentinelha em cada caminho, em cada verêda” (ALMEIDA, 1885, p. 11).⁸⁶ E, em 1886, foi criada uma estação fiscal no território cearense, na fronteira com o Rio Grande do Norte, para impedir a constante saída de mercadoria para o porto dessa província, preferível aos produtores em função dos impostos com valores mais baixos (ALMEIDA, 1886, p. 40).⁸⁷

Dito isso, convém voltar ao ofício:

A isto acresce que, pertencendo esta estrada, não á província, mas ao Estado e sendo simplesmente uma empreza de transporte, regida por instruções e regulamentos especiaes do Ministerio da agricultura, não lhe é lícito immiscuir-se em assuntos attinentes aos demais ministerios, a província ou ao municipio, aos quaes, salva autorização extraordinária do mesmo ministerio, sómente é obrigada a prestar o serviço de transportes nas condições estabelecidas por lei. Releva ainda ponderar que, em estrada de ferro alguma se fez applicar a disposição contida na citada ordem, visto que a legislação que rege taes emprezas, não permitte que um chefe de estação faça aos expedidores, para despacho de mercadorias, oura qualquer exigencia, que não seja o pagamento do frete d'estas, que é elle obrigado a fazer transportar com a máxima brevidade. Este

⁸⁶ Relatório de presidente de província, 1885, p. 11.

⁸⁷ Relatório de presidente de província, 1886, p. 40.

princípio é tão rigorosamente mantido que tratando-se embora de uma estação situada na fronteira de dous paizes limitrophes, nem por isso, quer pela legislação pátria, quer pela subsidiaria, que rege os casos omissos, pôde o respectivo agente intervir no exame do passaporte dos passageiros ou na arrecadação de impostos aduaneiros, cujos serviços incumbem aos guardas, vigias e outros empregados da repartição da policia e das alfândegas. Além d'isto, uma estrada de ferro, pelo facto de pertencer ao Estado, não perde o seu caracter intrinseco de empreza industrial, d'onde lhe provem uma economia privativa, que precisa muitas vezes afastar-se dos estylos de uma repartição publica, simplesmente fiscal ou administrativa. Em conclusão e em observancia do que me recommenda V. Exc. na segunda parte do officio a que respondo, para aqui transcrevo o disposto no artigo 103 do Regulamento expedido para esta estrada por Decreto nº 7714 de 25 de maio de 1880: "os empregados de qualquer ordem da estrada de ferro, não poderão ser distraídos para commissões estranhas ao serviço da mesma estrada" (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1882f).

Em todo momento dessa discussão os limites entre a estrada de ferro e uma municipalidade, nesse caso Baturité, ficaram claras. O estabelecimento dos trilhos determinava para o espaço em seu entorno uma organização própria, conforme foi insinuada na determinação de que:

[...] todas as pessoas e vehiculos que entrarem nas estações ou palcos ou em qualquer ponto dos terrenos pertencentes a estrada de ferro ficarão sujeitos, enquanto ahi permanecerem, aos regulamentos e instruções concorrentes ao serviço e policia das estradas de ferro (COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ, 1882f).

Os domínios da ferrovia estavam expressos na instituição de códigos legislativos, configuração administrativa e tempo distinto dos que atuavam no município e na província. Era um tempo imperial, o tempo da centralização estabelecido nos aparatos da técnica moderna. Nesse sentido nem a Câmara de Baturité nem o presidente da província tinham qualquer possibilidade de influência nos limites da Estrada de Ferro de

Baturité. A autoridade dos responsáveis pela estrada de ferro, incluindo seus funcionários, era delimitada aos suportes da viagem, não podendo intervir em qualquer serviço “estranho” à estrada de ferro.

Do outro lado é interessante perceber como a instituição de domínios diferentes na estrada de ferro era intuída e utilizada pelos moradores de Baturité a seu favor. Os agricultores, interessados em aumentar os lucros na venda das suas colheitas, procuraram burlar o pagamento de tributos sobre os produtos. Para isso se utilizaram do fato de que a estrada de ferro era um espaço livre da fiscalização e legislação citadina, como também compreendiam a volatilidade presente nos trilhos, pois a carga era transportada para outras regiões, não podendo mais ser determinada sua origem. Por isso os produtores buscavam estações próximas à cidade para colocar sua carga a salvo de uma fiscalização tributária. Nessa perspectiva pode-se também considerar que os agricultores buscavam fazer uma ordem antiga permanecer, o que não significava um atraso ou caracterizava a conduta de reacionários, mesmo porque, para manter seus costumes, esses homens se apegavam a artifícios “dados” pelas inovações tecnológicas que experimentavam. Para não pagar o tributo requerido sobre sua produção os produtores se apropriaram das especificidades do funcionamento da estrada de ferro.

Os limites entre a via férrea e o espaço citadino e provincial eram percebidos nos novos problemas e demandas experimentados na convivência com o tráfego férreo e seus aparatos, tais como “[...] a policia municipal que a camara não pôde exercer nas estações e dependencias d'esta estrada de ferro” (BUTORITÉ, 1882a), em tudo demonstrando uma economia de espaços dentro do território provincial que era inaugurada em meados do século XIX, passando a haver lugares dentro do território citadino, como a estrada de ferro, nos quais apenas determinadas instâncias do poder imperial (aqui o Ministério da Agricultura) tinham poder sobre ele.

A concretude desses limites ficava mais nítida a partir da ocorrência de acidentes com o transporte férreo. Geralmente fatais, sobretudo os atropelamentos, os desastres na linha férrea indicavam a inadequação das vítimas à organização do espaço com a locação da estrada de ferro,

pois, em virtude do funcionamento peculiar da máquina ferroviária (sobretudo a impossibilidade de desaceleração imediata), os atropelamentos eram considerados responsabilidade daqueles que não tiveram habilidade para se adequar às novas disposições e, por conseguinte, estavam mais susceptíveis à morte.⁸⁸

⁸⁸ Os acidentes com o trem já foram mencionados neste trabalho. Cabe aqui apenas destacar que a inabilidade para conviver com a máquina ferroviária foi um argumento utilizado na justificativa de atropelamento nos trilhos, como foi sugerido em nota da *Revista Industrial*, citado pelo editor do *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro. Conforme publicado no periódico: “Desastres nas estradas de ferro. A Revista Industrial, baseando-se em documentos officiaes, publicou uma estatística dos desastres das estradas de ferro e das occasionadas dos vehiculos puxados por animaes, e apresentou um calculo muito interessante. Em 1874, os desastres de estradas de ferro custaram a vida, na Inglaterra, a 1249 pessoas, sendo 1165 homens e 84 mulheres, ao passo que os dos carros occasionarão a morte de 1528 pessoas, sendo 1313 homens e 215 mulheres. Deve notar-se, relativamente aos desastres de estradas de ferro, que 799 victimas, ou mais da metade do numero total, foram mortas circulando a pé pelas linhas. A proporção dos passageiros mortos é de 1 para 2274, 881; porém, realmente, apenas houve um morto para 5.556.284 por causas imputaveis ás companhias sendo o maior numero victimas de sua propria imprudencia. Em 1875, conta-se somente para 3.000.000 1 passageiro morto por desastre de que as companhias foram responsaveis. Relatando os casos dados, e intuindo para cada passageiro uma viagem media de 16 kilometros apenas, vê se que houve um passageiro morto para cerca de 480 milhoes de kilometros donde resulta que uma pessoa, viajando continuamente dez horas por dia com a velocidade de 48 kilometros por hora, so ocorreria uma probabilidade de morte em 2749 anos nas estradas de ferro inglesas” (*Jornal do Commercio*, 15 de agosto de 1877). Ignorando a comparação entre a quantidade dos acidentes férreos e os com carros puxados à tração animal, cabe perceber a preocupação em assinalar que mais da metade dos acidentes ocorridos nos trilhos havia sido causado em virtude da imprudência do transeunte. O que o faz observar uma proporção mínima para a chance de morte na estrada de ferro, em acidentes de responsabilidade da própria administração da ferrovia. Numa matemática que ignorava a morte de 1249 pessoas em desastres nas estradas de ferro inglesas, num só ano. Essa compreensão estava presente no Brasil, tanto que é do editor a sugestão de que o maior número de mortos nesses acidentes era vítima de sua própria imprudência. No Ceará, quando a construção da Estrada de Ferro de Baturité era finalizada, em 1926, os acidentes ao longo da linha férrea eram frequentes, sendo os transeuntes as vitimas mais comuns. Segundo Benedito

O diálogo entre corpo e máquina foi intensificado com o advento do trem e esta convivência conjunta exigiu uma disciplinarização de ambos que não podia ser transgredida sob pena de morte. Os moradores de regiões à margem de trilhos férreos eram obrigados a adotar um comportamento que incluísse o cuidado para não ser apanhado pela locomotiva. A linha férrea invadia a cidade, mas a urbe não podia invadir os trilhos – o que aconteceu diversas vezes; os acidentes são consequência dessas invasões. Diante dessa percepção, algumas ações costumeiras tiveram que ser revistas. O simples ato de atravessar os trilhos, por exemplo, exigia dos transeuntes um cálculo que considerasse espaço, tempo e velocidade.

Também o fato de que o atropelamento pelo trem geralmente era fatal e, mais impressionante, mutilador do corpo, destacavam a existência de um território com dinâmica distinta (e perversa) da experimentada fora dela, pois os limites do âmbito preenchido pela ferrovia se faziam sentir na morte do atropelado; mais: na destruição do corpo. Inclusive, a mutilação do corpo do indivíduo vai se tornar um aspecto característico das mortes ou acidentes provocados pelo trem. Além do peso da locomotiva e dos carros de passageiros e de cargas ligados a ela, as rodas e engrenagens férreas cooperavam no momento do acidente para o esmagamento e dilaceramento do corpo a elas submetido. Após os atropelamentos, o socorro às vítimas era em geral impossível. Aqueles que se aproximavam encontravam uma completa desorganização do acidentado, situação que intensificava o sentimento de medo

Ferreira, os desastres (sem mortes) ocorridos até esta época – com pessoas – atingiram empregados (57%), viajantes (10%) e estranhos (33%). Os últimos são os que mais impressionam o autor, posto que não se tratavam de passageiros nem funcionários no momento da viagem; assim, explicou, “quanto aos casos fatais, são os estranhos os mais vulneráveis (54,44%) em segundo lugar, os empregados (38,18%) e em último, os viajantes (7,27%)” (FERREIRA, 1958, p. 180). No entanto, a morte de cerca de 800 pessoas que circulavam a pé pelas linhas inglesas e dos 54,44% de vítimas fatais nas estradas férreas cearenses, seja qual for o período, sugerem a instituição de fronteiras no espaço dos trilhos que exigiam das pessoas presentes nos seus arredores um comportamento diferenciado.

e colocava os que prestavam ajuda frente a uma anormalidade que tinham dificuldade em compreender. Assim o espaço reservado aos trilhos, com o trânsito férreo, se tornava uma zona perigosa aos ambulantes, com limites que se faziam sentir na pele de forma muitas vezes definitiva e desastrosa.

Contudo, esses limites não eram estáticos. A alteração promovida no território cearense pela construção da estrada de ferro ultrapassou as marcas registradas no solo e na vegetação mais próxima à malha férrea, como as discussões sobre a cobrança dos impostos de Baturité nas estações ferroviárias e o tratamento dos acidentes na linha férrea indicam. Em todos os aspectos era insinuada a modificação de usos e costumes no trabalho e na vida cotidiana. A paisagem era radicalmente alterada pela parafernálha necessária ao estabelecimento dos trilhos, pelos detritos presentes no ar que o tornava mais ou menos puro, pelos sons metálicos produzidos no funcionar do trem que substituíam progressivamente os rumores próprios de uma vida agrária, bem como aos trabalhos e serviços era acrescentada um gama de novas possibilidades até então desconhecidas. Mesmo o território cearense passou a ser visto sob uma perspectiva diferente: como lugar para a produção do algodão, do café, mas também da lenha. Esta relação com o espaço modificou profundamente as relações de trabalho estabelecidas até este momento, transformando homens livres e pobres, agregados dos senhores de terras e mais tarde retirantes, em operários da ferrovia.

De camponeses a operários: os trabalhadores da Estrada de Ferro de Baturité

Os operários da Estrada de Ferro de Baturité – ou a subordinação do trabalho às leis de mercado no Ceará

A Estrada de Ferro de Baturité foi a única ferrovia que se tem notícia cuja construção foi proposta com fins filantrópicos sob justificativa de auxílio e socorros públicos aos flagelados das secas que atingiam as províncias do Norte, no final do século XIX, nos discursos dos dirigentes da obra. A EFB foi anunciada como o socorro público de maior envergadura do Império brasileiro e, mais tarde da República, aos homens e mulheres afetados pela seca, sobretudo a partir de sua encampação pelo governo provincial, em 1º de junho de 1878, nos termos do Decreto nº 6.919, no qual era autorizado o “[...] resgate da Estrada de Ferro de Baturité, na província do Ceará [...] ficando por esta forma transferida ao estado a mencionada estrada” (CEARÁ, 1878a), muito embora este resgate já houvesse sido indicado no decreto anterior de nº 6.918 com a ordem de pagamento das despesas de seu prolongamento.¹

¹ Essa construção, paralisada desde 1876, com ponto final na cidade de Pacatuba, foi

Entretanto, a edificação da EFB não era um caso isolado entre as demais construções de ferrovias no Brasil, mesmo porque a referida via férrea, ainda que sob justificativa de socorro público, não perdia a característica de um projeto moderno, cuja finalidade estava mais estreitamente vinculada à circulação de mercadorias e integração do Ceará e do Brasil às novas composições econômicas orquestradas pelos países europeus ocidentais. Os sinais dessas perspectivas podem ser facilmente percebidos nos relatórios do ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, como no apresentado por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú à Assembleia Geral Legislativa, em 1877, do qual foi destacado o trecho seguinte:

[...] desde que a calamidade, que ha dous annos e meio devasta algumas províncias do Norte, attingio certo grão de intensidade, reconheceu-se a conveniência de organizar (sic) serviços que, assegurando á parte válida da população o emprego das suas forças inertes, e alimentando o amor ao trabalho, contribuíssem para acelerar a grande obra de restauração econômica daquela zona do Imperio, tão cruelmente flagelada (BRASIL, 1877, p. 254).²

As palavras do ministro Cansansão de Sinimbú foram bem claras quanto aos dois aspectos que importavam na construção da via férrea de Baturité: a necessidade de assegurar a restauração econômica da província cearense não diretamente dos retirantes, e a vontade de conexão das partes mais distantes do território brasileiro, percebida na compreensão do Ceará como uma “zona do Império”, uma parte do todo, de tal maneira que as secas nas províncias do Norte eram um problema imperial. Nesse sentido, a ferrovia no Ceará não era uma ação

projetada até Canoa, atual Aracoiaba que, nesse momento, compunha o território de Baturité. A partir da encampação da ferrovia e transferência de sua administração da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité para a comissão instituída pelo Macop, foi lavrado o contrato de 3 de junho de 1878 com as instruções para os trabalhos de tal prolongamento.

² Relatório do Macop, 1877, p. 254.

filantrópica, mas estava integrada a interesses econômicos específicos e a um projeto de integração nacional.

Espalhadas pelo território as vias férreas em construção ou já em tráfego se constituíam como partes do projeto imperial de integração do país, o que as organizava numa imensa rede de trabalho mais ou menos articulada. Também contribuía para uma sensação de unidade desses projetos o fato de que os serviços necessários à construção de uma estrada de ferro eram os mesmos em qualquer lugar. Mais do que isso: a especialização desenvolvida por alguns trabalhadores, como cavouqueiros ou ferreiros, que os tornava aptos a trabalhar em outras estradas de ferro, alimentava a compreensão de um trabalho não mais local, mas de âmbito nacional.³

Na edição do jornal *O Araripe*, de 26 de junho de 1858, sinais da compreensão de que a ferrovia expressava uma ideia de nacionalidade foram evidenciados no anúncio de emprego para jornaleiros na estrada de ferro de Pernambuco. Segundo a nota intitulada “O Engajamento”:

Acha-se nesta cidade o Sr. Fernando Eiras, incumbido pela directoria da estrada de ferro de Pernambuco para engajar jornaleiros para essa obra, promettendo vantagens, que não são para despensarem os nossos homens de trabalho. Além do salário de 640 diários, o Sr. Eiras garante outros commodos, tales como casa e comida, despesas de viagem e algum dinheiro adiantado para arranjos de família, com o que o preço de um dia de serviço vem a ser realmente de mil reis. A tantas vantagens acresce ainda a protecção da directoria em tudo que possa respeitar aos interesses dos engajados, e a presença de uma pessoa boa da terra, que os acompanhará, e durante o serviço e os terá debaixo de suas vistas. Corre obrigação rigorosa aos senhores proprietários de animar o povo para aceitar partido tão vantajoso, e nós interponemos nosso crédito e amizade, para

³ Muito embora a similaridade dos trabalhos na construção se restringisse a alguns serviços, sobretudo aqueles de produção de peças e ferramentas, pois a experiência demonstrou que a construção de uma ferrovia numa região de clima temperado era bastante diferente de uma edificação num espaço de clima tropical.

q' elles cumprão esse dever que o amor da Patria nos impõe. A estrada de ferro de Pernambuco, si é um bem para todos, o é particularmente para os habitantes do Cariri que della devem tirar lucros incalculaveis: devemos portanto concorrer para sua factura com aquilo que estiver a nosso alcance. [...] Contamos que nenhum dos nossos amigos se negará a ajudar o Sr. Eiras em uma causa, que é toda em beneficio do paiz, e que ensinarão os nossos jornaleiros a não fugirem aos interesses que os chamão (O ENGAJAMENTO, 1858, p. 2-3, grifo próprio).⁴

Os projetos de modernização do país através, entre outras obras da construção de ferrovias, terminaram por impregnar de nacionalidade a implementação dessas estradas. O apelo contido na nota foi principalmente formulado a partir da obrigação com a pátria, ainda que não fosse totalmente desprezada uma ideia de regionalidade, com a promessa de acompanhamento dos trabalhadores por uma “[...] pessoa boa da terra”.⁵ Não por acaso o escritor foi enfático ao argumentar a necessidade de cooperação dos proprietários que animariam seus trabalhadores a empreender tal jornada e também dos homens que deveriam se submeter a ela; em troca, haveria proteção e abrigo da diretoria em tudo que dissesse respeito aos “engajados”. Dessa forma, a ideia de coletividade voltada para a pátria era peça-chave para a argumentação que procurava ainda mais cingir a via férrea de um sentido de nacionalidade.

Por outro lado tal sentimento era expresso pela oferta de emprego para trabalhadores de outras regiões e províncias. É certo que tal necessidade advinha da exigência de um grande número de empregados para que a construção de uma via férrea fosse realizada. No entanto, só o fato de buscar funcionários em locais além dos arredores da obra já indicava a compreensão desse trabalho a partir de um caráter nacional, posto que

⁴ *O Araripe*, 26 de junho de 1858, p. 2-3.

⁵ Muito embora, mesmo nesse aspecto do argumento, ficasse ainda mais evidenciado o caráter nacional que era outorgado à via férrea, uma vez que a vinculação com um elemento familiar no novo trabalho era resguardada na presença de alguém conhecido a quem o jornaleiro estaria diretamente submetido, não havendo promessa de outras vinculações como esta.

eram reunidos homens de diferentes lugares em prol de uma obra que seria, ao cabo, “um bem para todos”. Havia ali a insinuação de uma coletividade, de uma ideia de território integrado no qual haveria a possibilidade de deslocamento de trabalhadores para serviços aparentemente universais, não diretamente vinculados a uma região. Assim era forjada uma rede de trabalho e trabalhadores distribuídos pelo país e irmanados pelo sentimento de fazer parte de um evento específico: a construção de estradas de ferro.

Essas circunstâncias podiam produzir, por consequência, o sentimento de pertencimento à nação, tanto que alguns funcionários da Estrada de Ferro de Baturité, por exemplo, doaram partes de seus salários para a “amortização da dívida do Brasil”: João Rodrigues Martins, Francisco Rodrigues Martins e Raymundo Pereira de Alencar Simões doaram 3% de seus salários mensais; Hermeto Gomes Parente doou 4% dos seus vencimentos mensais e José Dorgival Saraiva Leão que cedeu 10% do seu salário mensal; todos empregados do prolongamento dessa ferrovia, cuja construção se aproximava de Quixadá. De outra parte, era uma situação que irmanava os operários numa identidade de anseios que mais tarde foram traduzidos na formação de círculos e núcleos de organização e reivindicação sindical.

No entanto, os trabalhos na construção da Estrada de Ferro de Baturité estavam inscritos num circuito de construção de ferrovias muito mais amplo, que ultrapassava as barreiras nacionais. Não se pode esquecer que, em outros países e regiões do mundo, no final do século XIX e início do XX, milhares de homens, mulheres e crianças pobres e miseráveis foram aproveitados ou recrutados como mão de obra extremamente barata em construções de linhas ferroviárias, como ocorreu na Índia sob influência inglesa, por exemplo.

A experiência desse tipo de edificação na Índia não era simplesmente semelhante aos trabalhos empreendidos no Brasil, mas, em alguns momentos, ela foi parâmetro para a implementação de ferrovias no território do país. No discurso do deputado Thomaz Pompeu de Sousa Brasil à Assembleia Legislativa, no ano de 1882, foi destacado o aproveitamento da população empobrecida pelas secas nos canteiros de obras da estrada de ferro na Índia como um bom exemplo para o Brasil. Em suas palavras:

Lembro-me, Sr. Presidente, que em 1876, quando na India, o governo inglês tratava de debellar o mal das secas nas províncias do Occidente, lord Lytton, então vice-presidente desta colônia, apresentou como remedio mais efficaz para minoral-o – o desenvolvimento das vias férreas dos paiz. Si tal é a lição dos factos e da experiência, esta necessidade se impõe mais do que outra á minha provincia, tendo-se sobretudo em vista os gastos feitos nas ultimas calamidades pelo tesouro, gastos que só em transportes elevam-se talvez a mais da terça parte do despendido (BRASIL, T., 1882, p. 533).⁶

Os canteiros de obra das ferrovias vinculavam as mais distantes regiões, dentre outros aspectos, pelas experiências de trabalhadores que viam as estruturas de seus mundos do trabalho serem drasticamente transformadas. Assim como na Índia a construção de uma estrada de ferro no Ceará⁷ foi o espaço para uma multidão pobre e faminta ser submetida a outras relações de trabalho, disputas e sociabilidades entre si e com os dirigentes da obra.

Essas novas vivências eram fruto das mudanças na composição da economia mundial e de uma subordinação do trabalho às leis do mercado, próprias da “grande transformação” indicada por Karl Polanyi para o final do século XIX, que desestruturou uma série de relações estabelecidas até então em comunidades alcançadas pelas imposições de uma economia de mercado. Nas palavras do autor, a

[...] catástrofe da comunidade nativa é um resultado direto da rápida e violenta ruptura das instituições básicas da vítima (se a força é ou não usada no processo, não parece, absolutamente, relevante). Essas instituições são rompidas pelo fato mesmo de uma economia de mercado ser impingida a uma comunidade de organização completamente diferente; o trabalho e a terra são transformados em mercadoria o que, mais uma vez, é apenas uma fórmula

⁶ Sessão em 16 de junho de 1882, p. 533.

⁷ Ambas estavam intimamente relacionadas à ocorrência de secas, embora somente a ferrovia cearense fosse justificada em termos de filantropia para os homens e mulheres atingidos por ela.

curta para a liquidação de toda e qualquer instituição cultural em uma sociedade orgânica (POLANYI, 2012, p. 193).

A construção de uma ferrovia é um dos espaços em que a dissolução da organização de comunidades, até ali fora do circuito de civilização ocidental, pode ser observada. Nas vias edificadas no final do século XIX, o processo de subordinação do trabalho de homens, mulheres e crianças às leis de mercado é ainda mais nítido pela “novidade” que eram as relações de trabalho e vida exigidas nos canteiros dessas obras. Nesse ponto, a edificação da Estrada de Ferro de Baturité foi o celeiro de experiências de trabalhadores pobres que se repetiam de forma mais ou menos semelhante nas ferrovias do Brasil, da Índia, da China e de tantos outros países.

Para tentar compreender alguns aspectos das experiências dos homens e mulheres envolvidos na composição da Estrada de Ferro de Baturité, faz-se necessária a análise das relações e tensões estabelecidas entre operários e engenheiros ao longo da referida construção, tendo sempre em vista as vivências correlatas estabelecidas em outros canteiros de obra de ferrovias situadas dentro e fora do país. Afinal, deve fazer diferença na reflexão sobre a estrada de ferro no Ceará a incômoda narrativa de que “[...]um oficial japonês, preso por crimes contra a humanidade na construção da estrada de ferro Thai-Burma, [na qual] confessa, ainda emocionado, que olhando em direção ao Japão chorou aos gritos de *banzai, banzai*, quando o último dormente da ferrovia foi assentado. [E a de que] Nenhuma emoção crispou seu rosto na hora de contabilizar os mais de cem mil asiáticos mortos na construção da ferrovia!” (WARTH, 2005, p. 23).

Os engenheiros

Conforme Maria Lúcia Lamounier (2012), a construção de uma linha férrea agregava dois grupos de trabalhadores: um grupo menor composto por engenheiros e outros profissionais, os planejadores da obra; e um grupo bem mais volumoso, o dos trabalhadores, executores da edificação. Quanto aos engenheiros que atuaram no Brasil, no final do século XIX, eram profissionais com uma finalidade bem delimitada:

a construção de um projeto moderno para o país. Conforme Simone Petraglia Kropf (1994), esses homens faziam parte da chamada Geração de 70, cuja palavra de ordem era “modernizar”, adequar o Brasil aos “novos tempos”, de forma que, nos trabalhos de organização urbana e edificação de ferrovias e portos, “[...] os engenheiros pleiteavam a posição de agentes legítimos e legitimadores de um programa que se concebia como a remodelação nacional”. Mais do que isto, ainda segundo a autora: “[...] ao atuar no projeto de construção da nova ordem social, estes intelectuais cientistas se faziam organizadores da cultura e, como tal, imprimiam organicidade à orientação hegemônica das elites econômicas e políticas dirigentes” (KROPF, 1994, p. 211).

No que dizia respeito à construção de ferrovias, a noção que estava em jogo para o país, na perspectiva dos engenheiros, era a modernização das vias de transporte. Isso unificava, em grande medida, a organização das estradas de ferro que iam sendo construídas no Brasil, bem como reforçava o caráter de nacionalidade delas, na medida em que os trabalhos e trabalhadores faziam parte de uma rede ampla que abrangia o território pátrio. Não por acaso os engenheiros contratados eram preferencialmente aqueles que já tinham experiência prévia na edificação de ferrovias, como foi o caso de Francisco José Gomes Calaça, Carlos Alberto Morsing, Julio Pinkas e Ernesto Antonio Lassance Cunha, contratados para a edificação da Estrada de Ferro de Baturité, tendo em vista a reputação profissional formada na locação da Estrada de Ferro D. Pedro II. Morsing e Pinkas, terminados seus contratos com a Estrada de Ferro de Baturité na década de 1880, seguiram com suas comissões para a região do rio Madeira, encarregados de reavaliar a possibilidade de uma ferrovia Madeira-Mamoré (HARDMAN, 1988, p. 136).

Esses engenheiros, geralmente contratados por empreitada, traziam consigo outros engenheiros, seus homens de confiança. O norte-americano Carlos Alberto Morsing, por exemplo, trouxe para os serviços da via férrea de Baturité (trecho Pacatuba-Canoa) os engenheiros Francisco de Paula Bicalho, Walter Rietmann, Amarílio Olinda de Vasconcellos, Manoel Pinto Torres Neves, José Barbalho Uchôa Cavalcante, Fernando Carvalho de Souza, João Carlos Gutierrez, Antonio Marques Baptista de Leão,

Antonio Epaminondas da Frota, Domingos Guilherme Braga Torres, Caetano Pinto da Fonseca Costa, Theodoseo Calandrini Chermont e Joaquim Carneiro de Miranda Horta.⁸ Além deles, havia outros engenheiros, como Julio Pinkas, que trabalhou com esta comissão no prolongamento da EFB para Canoa, e o também austríaco Henrique Flogare, indicado por Morsing para ser responsável pela construção da Estação Central.

Se considerada toda a construção da estrada de ferro de Fortaleza a Crato, esse número seria muito ampliado. Somente entre os dirigentes do período da construção da Estrada de Ferro de Baturité, na lista compilada por Lima e Pereira, foram contados 26 engenheiros dos quais dois são partícipes da citada comissão. No entanto, antes da encampação da ferrovia pelo governo imperial, ainda foi contratado um empreiteiro, Jeronimo Luiz Ribeiro, pela diretoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité. Como visto em capítulo anterior, seu trabalho na obra foi contestado e acusado de irregularidades, não fugindo à regra de que “[...] em geral, os empreiteiros, grandes ou pequenos, estrangeiros ou nacionais, não tinham boa reputação, sendo frequentemente acusados de corrupção, desonestidade, entre outros” (LAMOUNIER, 2012, p. 104).

A função dos engenheiros responsáveis pela construção de uma estrada de ferro era a de “[...] elaborar planilhas de avaliação e custo das obras a cargo de empreiteiros, supervisionar trabalhos preparatórios (derrubada, roçado e limpeza do terreno), de movimentação de terra, de construção de pontes, pontilhões, bueiros, drenagem de água, construção de edificações, como estações, plataformas, caixas d’água e armazéns a cargo de empreiteiros; devia também encarregar-se da contratação de pessoal técnico e camaradas”, como ainda contratava com firmas importadoras as necessárias “[...] encomendas de material rodante, estudava propostas de entregas de dormentes, materiais e equipamentos para oficinas e reparos, fazia levantamento de preços, custos e condições de pagamentos” (LAMOUNIER, 2012, p. 120-121), funções estas radicalmente diferentes das exercidas pelos operários da construção da via que,

⁸ Esse grupo foi dividido. Uma parte trabalhou na Estrada de Ferro de Baturité e outra foi designada para a Estrada de Ferro de Sobral.

consequentemente, ocupavam um lugar inferior na linha hierárquica que caracterizava as relações de trabalho estabelecidas nessas obras.

Além dos trabalhos empreendidos, os engenheiros eram diferenciados dos trabalhadores envolvidos na estrada de ferro pelos salários que recebiam em pagamento de seus serviços. Nas Instruções Normativas de 3 de junho de 1878, instituídas quando da encampação da edificação da EFB pelo governo provincial e imperial, foram definidos os vencimentos para os operários de 200 a 800 réis pela jornada diária e para os demais empregados os valores seguintes:

Tabela 16 – Vencimentos anuais de cargos de chefia da EFB em 1878

Função	Vencimento anual
1 Engenheiro em chefe	12:000\$000
1 Primeiro engenheiro	8:000\$000
2 Chefes de Secção	6:000\$000
5 Engenheiros de 1 ^a classe	4:800\$000
5 Engenheiros de 2 ^a classe	3:600\$000
6 Condutores de 1 ^a classe	3:000\$000
8 Condutores de 2 ^a classe	2:400\$000
1 Secretário	3:000\$000
1 Guarda-livros	3:600\$000
1 Tesoureiro e pagador	3:600\$000
1 Almoxarife	2:400\$000
1 Mestre assentador de trilhos	3:600\$000
3 Desenhistas	2:400\$000

Fonte: elaborada pela autora com dados extraídos das Instruções Normativas de 3 de junho de 1878 (CEARÁ, 1878c).

A hierarquia que iria se instalar junto com os trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Baturité era nítida. Apenas nove dos 27 cargos previstos para a administração da obra teriam salário anual superior a quatro contos de réis. Isto significava que 33,33% dos funcionários ocupariam os lugares-chave do grupo dirigente.⁹ Em comparação com os salários pagos em outras construções de via férrea no Brasil, como a Estrada de Ferro D. Pedro II, a porcentagem de 33,33% para os mais bem pagos da EFB poderia até ser considerada razoável. Na ferrovia citada, os empregados que tinham vencimento superior a quatro contos de réis somavam apenas 12,77% (EL-KAREH, 1982, p. 73).

Conforme Almir Chaibam El-Kareh (1982), a disparidade na distribuição salarial entre os empregados da D. Pedro II se aprofundava ainda mais quando considerado o montante de 1.069 trabalhadores que recebiam menos de dois contos de réis, resultando no total de 94,94% de operários submetidos pelos 5,06% restantes. Da mesma forma, se forem considerados os milhares de trabalhadores ocupados no serviço de edificação da Baturité, com diárias que podiam variar entre 200 a 800 réis, conforme visto, a referida cifra certamente seria drasticamente reduzida (EL-KAREH, 1982, p. 73), mesmo porque, no período da construção que vigoraram estas Instruções Normativas,¹⁰ houve momentos de serem registrados mais de 10 mil operários nos abarracamentos da EFB, como o do Itapaí, por exemplo.¹¹

Ainda considerando essa tabela, é possível perceber que dentre os nove mais bem pagos haveria uma diferença substancial no valor a ser recebido. O engenheiro-chefe, com o salário anual mais alto de todos os

⁹ A esses empregados ainda era facultado o direito de receber gratificação *pro labore* de até 9\$000 diários pelo artigo 4º das referidas Instruções Normativas de 1878.

¹⁰ É possível que as Instruções Normativas de 3 de junho de 1878 tenham vigorado até o primeiro arrendamento da EFB em 12 de abril de 1898, com contrato do engenheiro civil Alfredo Novis.

¹¹ Aqui não interessa indicar quanto cada empregado da EFB recebeu como salário nos anos de construção dessa via. Bastou apenas indicar a tabela que foi prevista nas Instruções Normativas de 3 de junho de 1878, uma vez que ela é suficiente na indicação da hierarquia que se esperava e se instituía nesses canteiros.

cargos citados, ganharia mais de duas vezes o que teria direito o engenheiro de primeira classe e o dobro dos chefes de seção, para citar os que ganhavam mais de quatro contos de réis. Assim, a hierarquia salarial caracterizaria também o grupo dirigente, gerando uma diferenciação de posições socialmente determinadas entre aqueles que “mandavam” na realização da obra, de modo que é forçoso perceber que o mundo do trabalho concebido para a edificação de ferrovias e outras obras consideradas modernas era um universo muito mais hierarquizado do que se tinha anteriormente. Nele, a divisão social era flagrante e delimitada com antecedência.

Por outro lado, embora em menor número, os engenheiros dirigentes dessas obras detinham a possibilidade de influência na organização dos trabalhos de locação de uma estrada de ferro.¹² Nesse sentido, a ferrovia foi apontada como solução para vários problemas sociais. A Estrada de Ferro de Baturité, por exemplo, foi indicada como recurso viável na contenção de retirantes no interior do território cearense (CÂNDIDO, 2005).

Nesse cenário os engenheiros estrangeiros seriam considerados os porta-vozes por excelência dessas ideias e teriam franca aceitação e ampla participação nas obras de construção de ferrovias no Brasil. Esses homens traziam consigo uma maneira peculiar de pensar que influenciava no planejamento e organização do trabalho. Jorge Caldeira (1995) narra a perplexidade experimentada por William Bragge pela “[...] dificuldade de fazer uma ferrovia nos trópicos”, comentário que

¹² Nesse sentido, deve-se considerar a influência de ideias europeias na sustentação ideológica dos projetos de construção de ferrovias na virada do século. De acordo com Simone Kropf, a “[...] influência do positivismo para a formação intelectual” dos engenheiros formados no Brasil, a partir de 1870 até os anos 1920, sobretudo, na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, foi marcante. Apesar de estar vinculada ao ensino da matemática, a penetração das ideias de Comte no cenário social brasileiro estava relacionada à formação de ‘uma elite científica’, os engenheiros, que tratou de afirmar “o caráter disciplinado e pragmático de seu saber específico’ no desvendar de leis que regiam a realidade e no fornecimento de conhecimentos úteis para aplicação direta aos problemas prementes da vida social” (KROPF, 1994, p. 209-210).

demonstra o quanto este profissional esperava impor de seus conhecimentos e convicções em engenharia. Segundo Caldeira (1995, p. 284):

[...] apesar de todo seu conhecimento, o inglês não demorou muito para descobrir que teria de jogar fora muitos anos de seus estudos se quisesse mesmo chegar ao fim dos trabalhos. Tudo naquela estranha natureza tropical parecia ter sido criado para demolir suas boas ideias.

A mesma forma de pensar embasava a pretensão de Penniston, confessada a D. Pedro II na visita que o imperador fez às oficinas da RSFR, em Recife, em 1859, de “organizar uma escola para ensinar diferentes ofícios” aos operários dessa ferrovia (BENEVOLO, 1953, p. 653). James Wells chegou “[...] a arregaçar as mangas da camisa para ensinar melhor a um grupo de operários o modo de fabricar tijolos” (FREYRE, 2000, p. 98).

Do mesmo modo, os estrangeiros contratados para a Estrada de Ferro de Baturité como Carlos Alberto Morsing, Julio Pinkas e Walter Rietmann – norte-americano, austríaco e inglês, respectivamente – regiam o trabalho e os operários, conforme os preceitos de um cientificismo positivista, numa racionalidade matemática que também era concernente da própria profissão de engenheiro. Estes homens eram oriundos de países com práticas capitalistas bem desenvolvidas e, dada a posição de prestígio social e na administração de obras, tinham grande chance de disseminar seus pensamentos nas relações estabelecidas com o ambiente e com os homens. Ou ainda, estrangeiros e brasileiros, os engenheiros de estrada de ferro no Brasil eram um grupo com experiência em mais de uma ferrovia. Assumindo um contrato após o outro, socializavam onde chegavam os conhecimentos adquiridos no projeto anterior, adequando-os, sem dúvida, à nova realidade. Paralelo a isso, traziam também as noções aprendidas na formação como engenheiros, suficientemente influenciadas pela modernidade europeia ocidental de maneira que a atuação desses homens contribuía para a disseminação de relações e ideias capitalistas de produção – a ferrovia era uma produção capitalista do espaço.

Nessa perspectiva, conforme Tyrone Cândido (2005, p. 95), o trabalho na via férrea era visto como “meio de regeneração para uma população entregue, na vaga calamitoso da seca, a vícios e costumes não adequados a uma sociedade que se pretendia moderna e em conformidade com as relações do trabalho assalariado”. Nesse entremeio, muitos cearenses aprenderam ofícios trabalhando na construção da Estrada de Ferro de Baturité, tornando-se ou aperfeiçoando-se pedreiros, canteiros, artistas entre outras funções. Estes artífices eram diferenciados dos demais operários pelos salários que recebiam.

Os engenheiros da EFB, alguns pode-se dizer, ficaram famosos durante a construção da via férrea. O austríaco Julio Pinkas, por exemplo, era tema recorrente no semanário *Echo do Povo*, chegando a inspirar o romance intitulado *Realidade e sonhos: Pinkas, Germano, a corrupção e as deosas*, veiculado nas edições de 9 e 18 de janeiro de 1880 do referido periódico – tal romance era um artifício usado para corroborar as denúncias e acusações presentes no corpo do jornal contra o engenheiro, contra o qual alegavam conduta amoral e tratamento violento dos trabalhadores e suas famílias,¹³ muito embora houvesse denúncias contra os engenheiros de forma geral, acusando-os de ser um “quinto poder”,¹⁴ de ser “um suzerano da linha que trata o

¹³ O enredo se dá em um sonho de um pobre trabalhador da Estrada de Ferro de Baturité. Nele, Julio Pinkas engana esse operário a fim de poder namorar-lhe a filha (uma das deosas – moças formosas que moravam nos abarracamentos com suas famílias), por quem Pinkas havia se apaixonado. O referido engenheiro enviou o homem denominado de besta-freteiro para fazer trabalhos de fretes ao longo da estrada, afastando-o de casa. Assim, pode se aproximar da filha formosa de Besta-freteiro durante um tempo. Com o retorno do aludido freteiro e a descoberta da gravidez da filha, Besta-freteiro recorreu a Pinkas, ainda o vendo como um auxiliador, e Julio Pinkas o faz acreditar que o responsável pela gravidez da filha era o filho de outro trabalhador pobre da EFB e prometeu que faria justiça. Nesse instante, o sonho acabou. A frase final do romance foi a seguinte: “tudo era sonho; mas havia alguma realidade – a calunia, Pinkas, uma mulher em véspera de ser mãe e Germano...” (Germano era ajudante de Pinkas). *Echo do Povo*, 9 e 18 de janeiro de 1880.

¹⁴ *Echo do Povo*, 18 de outubro de 1879.

publico especialmente os trabalhadores e empregados como escravos”,¹⁵ ou chamando-os de “engenheiros sanguessugas”,¹⁶ “suscia de peraltas”,¹⁷ entre muitos outros.

Mas as críticas mais diretas e contundentes eram dirigidas a Julio Pinkas. Entre junho de 1879 e fevereiro de 1880 foram divulgadas 26 notícias em que o referido engenheiro foi citado e relacionado a irregularidades na Estrada de Ferro de Baturité, sendo quase todas elas denúncias de desrespeito aos trabalhadores e suas famílias. Era descrito como “[...] homem violento e brutal e de sentimentos rudes e planos, abusa criminosamente do cargo que occupa e exerce toda sorte de desmandos; já, segundo nos consta, desvirginando infelizes filhas de seus trabalhadores e atirando-lhes à prostituição, já esbofeteando estes insolentemente” (ECHO..., 1879d),¹⁸ e rotulado como “estrangeiro boçal”, “filho de Baccho”, “D. Juan do Itapahy”, epítetos que variavam de acordo com o assunto de que tratava a denúncia nas notícias.

Tamanha era a campanha movida pelo jornal *Echo do Povo* contra Julio Pinkas que, a partir de determinado momento, o editor passou a denominar aos que estavam mais próximos a este engenheiro e obedeciam as suas ordens, de *pinkistas*. Na definição irônica do próprio semanário, *pinkistas* era:

[...] o nome de uma terrível seita que está se organizando entre nós, mais perigosa que nihitistas (ilegível) pois que está de posse de grande parte do funcionalismo e conseguintemente da força publica; a qual tem por divisa fazer guerra a honra das donzelas e famílias indigentes, aos dogmas de qualquer religião que tenha por base a moral e o amor ao proximo, e especialmente ao Thesouro nacional (ECHO..., 1879a).¹⁹

¹⁵ *Echo do Povo*, 9 de julho de 1879.

¹⁶ *Echo do Povo*, 9 de janeiro de 1880.

¹⁷ *Echo do Povo*, 4 de novembro de 1879.

¹⁸ *Echo do Povo*, 7 de agosto de 1879.

¹⁹ *Echo do Povo*, 4 de novembro de 1879.

A despeito da fama de Julio Pinkas apresentada pelo *Echo do Povo*, os engenheiros engajados na construção da Estrada de Ferro de Baturité foram considerados autoridades públicas no Ceará. Na inauguração da estação de Canoa, última plataforma férrea que teria a EFB em sua primeira parte, Julio Pinkas e Carlos Alberto Morsing foram felicitados pelo presidente do Ceará, José Julio de Albuquerque Barros, pelo seu desempenho no trato com os retirantes. O referido presidente, após destacar a bravura de ambos os engenheiros, ainda os defendeu das denúncias de outros periódicos – certamente o *Echo do Povo*. Nas suas palavras,

[...] poucos meses haviam decorrido e sem attenção ás crueis provações porque passavam os infatigaveis engenheiros, trabalhando dia e noite, expostos aos ardores do sol, cobertos de pó, opprimidos pela sede, sujeitos a todos os perigos e privados de todos os gosos, eram argüidos na imprensa de inactivos, morosos e menos aptos para o difficult encargo. É que a inveja e a maledicência não pouparam jamais os apóstolos da civilisação, os bem feitores da humanidade, os obreiros do progresso. Como responderam elles a tão injusta accusação? Inaugurando, no dia 14 de junho de 1879, antes de completar um anno de seus trabalhos, a bella estação da Guayuba; festejando o aniversario da independencia nacional, de 7 de Setembro, com a soberba rampa, de 1 ½ kilometro de extensão, e 9% de declive, que liga a estação central a alfândega; surpreendendo a todos com a inauguração da estação d'Agua Verde, a 28 do mesmo mez e com a do Acarape a 26 de Outubro seguinte; solemnizando, hoje, o aniversario natalicio de Sua M. a Imperatriz abrindo ao tráfego mais três estações, as do Bahú, Canafistula e Canoa (NOTICIÁRIO, 1880, p. 1).²⁰

Entrementes, a defesa da reputação dos engenheiros, cujo texto é apenas uma parte do que foi dito pelo referido presidente, o caráter nacional dos projetos das ferrovias e a relação estreita com que foi apresentada a sequência de atividades de Pinkas e Morsing em eventos

²⁰ *O Cearense*, 17 de março de 1880.

nacionais considerados importantes pelo orador vêm fortalecer a ideia da construção de ferrovias como um trabalho que serviria ao país. A atuação dos engenheiros foi descrita como atos de patriotismo porque também estava em jogo nesse momento a construção da nação. Por isso, suas ações foram permutadas com as comemorações de eventos ligados à independência e à família imperial.

Em contrapartida, ou ainda como agradecimento pelos feitos patrióticos de construção da Estrada de Ferro de Baturité, alguns engenheiros foram homenageados ao longo da construção e tiveram seus nomes denominando ruas e cidades, como é o caso da Avenida Mister Hull, em Fortaleza, tributo ao engenheiro que trabalhou na ferrovia em 1911; a cidade de Lassance, situada no interior de Minas Gerais, em homenagem ao engenheiro Lassance Cunha; e a cidade de Piquet Carneiro, no Ceará (antiga Jirau), que homenageia Bernardo Piquet Carneiro, engenheiro-chefe da EFB em 1897.

Por outro lado, a suposta superioridade desses profissionais como grupo social específico foi destacada como característica do seu trabalho. Apesar de sua função na obra ser descrita como um serviço tão extenuante quanto dos operários ao seu encargo, os engenheiros da EFB eram considerados os “apóstolos da civilização”, “benfeiteiros da humanidade” e “obreiros do progresso”. Ou seja, nitidamente havia dois grupos diferentes nos trabalhos de construção da referida ferrovia: aqueles que dirigiam a obra e detinham um conhecimento científico que os gabaritava a tal façanha e, por oposição, os que não tinham, não eram apóstolos, benfeiteiros ou obreiros do futuro,²¹ característica esta comum a qualquer construção de estradas de ferro no Brasil e no mundo.

²¹ Na construção da EFB, ficava clara, por parte dos engenheiros e dirigentes da obra, uma compreensão dos operários como sinônimo de atraso, ou de passado/retrocesso, uma vez que “prejudicavam” o andamento da obra com suas demandas. Enquanto os engenheiros eram os baluartes do progresso e do futuro, pois, a partir, de sua técnica, modificavam o “mundo atrasado”, inclusive o mundo do trabalho dos operários da Baturité, colocando-os “nos ritmos do progresso ocidental”. Sobre tais concepções de passado, futuro e progresso ver mais (KOSELLECK, 2006).

Este, contudo, é um aspecto dos mais marcantes na construção da ferrovia. Não por acaso, mesmo após o período de uma “invenção de um Brasil moderno”, no final do século XIX e início do XX, esta característica foi evidenciada nas tentativas de definir os papéis dos engenheiros nesse processo. Ari Guimarães, por exemplo, no livro *De Vauban a nossos dias*, de 1835, destacou que o engenheiro “[...] é a pessoa habilitada para organizar, instruir e dirigir superiormente os homens e utilizar ou aplicar as forças materiais da natureza para o benefício da raça humana, tudo em conformidade com os princípios científicos” (GUIMARÃES, 1988, p. 203), ou seja, para planejar o futuro.

Certamente a função de “organizar, instruir e dirigir superiormente os homens” dava aos engenheiros um *status* privilegiado frente aos milhares de operários da ferrovia, fosse ela construída no norte ou sul do país. No entanto, instruídos pelos inquietantes questionamentos de Bertold Brecht no seu poema *Tebas das Sete Portas, quem a construiu?* é preciso considerar que não foram os engenheiros os únicos responsáveis pela edificação da Estrada de Ferro de Baturité, mesmo porque, à construção da infraestrutura de uma estrada de ferro eram necessários “instrumentos simples e força muscular” (LAMOUNIER, 2012, p. 124), de modo que a maioria dos trabalhadores envolvidos com esses serviços era formada por homens e mulheres comuns, que não detinham o diploma de engenheiros, mas que contribuíram muito para a sua realização.

Os operários/o atraso?

Diferentemente do sul do país – em que os trabalhadores da construção de ferrovias eram antigos muladeiros, ex-escravos, trabalhadores de fazendas empenhados na produção de milho para as mulas, entre outros (LAMOUNIER, 2012, p. 85) – os sujeitos que edificaram a Estrada de Ferro de Baturité, a partir da encampação pelo governo imperial, eram imigrantes de um êxodo rural iniciado em 1877, no período de seca. Eram homens, mulheres e crianças pobres e livres que viviam basicamente da produção agrícola destinada sobretudo à subsistência alimentar (SILVA, 2002, p. 69). Sobre essa multidão de despossuídos

havia recaído “o impacto da seca” de 1877 que, segundo Mike Davis, era “apenas a primeira de três crises de subsistência global”, seguida pelas experimentadas em 1889-91 e 1896-1902 “[...] que trouxeram fome para Índia, Coreia, Brasil e Rússia” (DAVIS, 2002, p. 16). No século XX, as secas de 1915 e 1919 configuraram um novo impacto.²²

Esses imigrantes em maioria eram moradores de sítio, dependentes do cultivo agrícola destinado, principalmente, à subsistência familiar. Conforme Maria Isaura Queiroz (1973) em estudo sobre o *Campesinato Brasileiro*,

[...] o sitiante brasileiro habita em suas terras; as casas de uma zona de sítios estão dispersas em torno de pequeno núcleo central, constituído por capela, vendinha, duas ou três habitações que formam como que a “capital” de um grupo de vizinhança. Os grupos de vizinhança rurais são homogêneos. A estratificação social é aí tênue, tanto mais que os lavradores trabalham a terra quase exclusivamente com o auxílio da família. Trata-se de uma forma de povoamento muito antiga, que remonta aos primeiros tempos da colonização portuguesa. A configuração do grupo de vizinhança e o gênero de suas relações sociais foram e são, por toda parte, iguais no Brasil, nas zonas em que conseguiram se implantar e se manter, afastadas das grandes monoculturas, cujo gênero de vida era diferente (QUEIROZ, 1973, p. 50).

No ofício do presidente do Ceará para o conselheiro Antonio da Costa Pinto, ministro e secretário dos Negócios do Império, de 21 de maio de 1877, o “impacto da seca”²³ sobre a atividade dos “retirantes” foi mencionado:

²² São consideradas as secas que ocorreram no período em que a EFB estava em construção e porque os imigrantes foram alistados para trabalhar na edificação.

²³ Em época de seca, como a produção voltada para a “segurança alimentar” não resistia a muitos dias de estiagem; em poucos meses os camponeses viam-se sem possibilidades de subsistir. A relação do sitiante com os vizinhos nos sítios garantia ações de solidariedade em momentos de dificuldades passados por uma e outra família da comunidade, mas que se tornou inútil quando a estiagem aniquilou todas as plantações.

[...] o povo habituado ao trabalho das lavras e outros misteres agrícolas na estação do inverno, viu-se de subito sem os meios de exercê-lo, porque a secca paralisando todas as fontes abertas á sua atividade entregou-os de braços atados as vicissitudes do tempo que se apresentava como um espectro pavoroso e aterrador! (CEARÁ, 1877c).²⁴

Costa Pinto, conservador, com aliados também conservadores em Fortaleza, para quem a estiagem era “castigo de Deus por o Brasil aceitar os costumes materialistas do século XIX”, se limitou a autorizar diminutos carregamentos de comida para auxílio dos retirantes da seca nas províncias do Norte. Sua demorada e pequena generosidade (mais tarde iria considerar desperdício de dinheiro público a construção de abrigos e doação de comida para os retirantes incapazes de trabalhar) contribuiu para engrossar a fileira de migração no êxodo para o litoral e outros pontos da província como o chamado Vale do Cariri; isto após tentativas malogradas de lavoura pelos sertanejos com as fracas chuvas caídas em janeiro de 1878 (DAVIS, 2002, p. 94).

A pequena resistência à “falta de chuvas” estava relacionada ao fato de que “as piores [terras] restavam para a sobrevivência dos pequenos proprietários, vaqueiros e parceiros que dependiam da proteção dos grandes proprietários em períodos de escassez ou mesmo para a utilização de máquinas e equipamentos ou para a comercialização dos poucos excedentes” (NEVES, 2000, p. 43). Sem essa parceria ou solidariedade no período prolongado de seca, como foi o de 1877-1879, muitos camponeses foram lançados à condição de “retirantes”, morrendo de fome entre 0,5 e 1 milhão de pessoas no nordeste brasileiro (DAVIS, 2002, p. 17). Nesse sentido a seca deve ser compreendida como fenômeno social porque, conforme Michael Watts,

[...] o risco do clima [...] não é dado pela natureza, mas por ‘acordo negociado’, pois cada sociedade tem meios institucionais, sociais e técnicos para lidar com o risco. [...] As fomes

²⁴ Ofício nº 186, de 21 de maio de 1877 (Ofícios do Governo do Ceará – Secção Administrativa. IJJ9 188 (1877)).

[portanto] são crises sociais que representam as falhas de determinados sistemas econômicos e políticos (WATTS *apud* DAVIS, 2002, p. 298).

O desequilíbrio ambiental não é suficiente para explicar a marcha de “flagelados” em direção ao litoral e zonas serranas do Ceará. A marcha e as ações de massas no Ceará indicam o despreparo da administração pública cearense para enfrentar os efeitos de uma estiagem e a falha histórica de um crítico desequilíbrio social que se agravava ao longo do tempo. Guilhermo Palacios (2009), em seu artigo *Campesinato e escravidão: uma proposta de periodização para a história dos cultivadores pobres livres no nordeste oriental do Brasil*, demonstrou o processo de pauperização e expropriação das terras de comunidades de cultivadores pobres e livres no nordeste brasileiro entre os anos 1700 e 1875.²⁵

Assim, a multidão que emigrou do sertão para o litoral ou para as regiões serranas cearenses, em 1877-1879, 1888-1889, 1915 e 1919 era, em sua maioria, composta de camponeses “despossuídos” por um longo processo de pauperização que minava a organização dos cultivadores livres do interior nordestino e aguçados pela ausência de chuvas

²⁵ O autor distinguiu quatro períodos distintos nesses processos. O primeiro, entre 1700 e 1760, diz respeito à crise da plantation e à emergência da agricultura de base camponesa, com a “conversão de homens e mulheres pobres em plantadores de culturas de subsistência”. O segundo momento, entre 1760 e 1810, é o de uma reação anticamponesa por parte do Estado, temeroso com a expansão do campesinato livre no período da produção de algodão para o mercado mundial, com a expulsão dos produtores pobres livres das terras férteis, expropriação de terras e recrutamento militar. O terceiro, entre 1810 e 1848, tempo de formação do Estado Nacional, de pauperização dos cultivadores pobres livres expulsos das terras do litoral e de revoltas como a Guerra dos Cabanos a Revolução Praieira. E o quarto, entre 1850 e 1875, com a subordinação do campesinato e a transição para o trabalho livre no Norte e Nordeste através da promulgação de leis que implementavam o Registro de Nascimentos e Óbitos e a “Lei Censo”. Cf: PALACIOS, G. *Campesinato e escravidão: uma proposta de periodização para a história dos cultivadores pobres livres no nordeste oriental do Brasil: 1700-1875*. In: WELCH, C. A. et al (org.). *Camponeses brasileiros: leituras e interpretações clássicas*. São Paulo: Editora Unesp; Brasília, DF: Núcleo de Estudos Agrários e Desenvolvimento Rural, 2009. v. 1. p. 145-178.

no período em questão. E que, conforme Neves (2000, p. 53), “[...] foi obrigado a travar contato com novas tecnologias, novas formas de moradia, novas hierarquias, novas relações familiares, novas relações com o meio urbano, novas percepções sobre o crime e sobre a mendicância etc.”, bem como, pode-se acrescentar, novos trabalhos e novas formas de se relacionar com o ambiente no âmbito da construção da Estrada de Ferro de Baturité.

Na perspectiva das classes abastadas, os retirantes eram “[...] flagelados, expondo seus corpos esquálidos, ‘exalando’ doenças, eram vistos como verdadeiros focos de maldades e barbarismos” (CÂNDIDO, 2005). Representação esta intensificada pelo fato de que “Fortaleza iniciava um processo de remodelação urbana e disciplinarização social no final do século XIX” (CÂNDIDO, 2005). Dessa maneira, Tyrone Cândido, no livro *Trem da Seca*, infere que a relação estabelecida entre a estiagem e a construção da ferrovia, antes de ter o caráter de auxílio ao homem pobre do sertão, era regida pelo aproveitamento da seca como justificativa para angariar fundos a uma empresa que manteria os retirantes trabalhando, longe da capital e que, em longo prazo, garantiria rendas ao comércio e negócios cearenses.²⁶

Assim, a construção da Estrada de Ferro de Baturité se tratava de uma estratégia política para garantir a permanência dos retirantes no interior da província, tal como outras obras de construção de caráter público, todas realizadas aproveitando os imigrantes que chegavam à

²⁶ Durval Muniz de Albuquerque Junior apontou a frequência com que a seca foi utilizada para justificar todas as reivindicações cearenses. Nas palavras do autor: “Se, no final do século XIX, as elites do Norte reivindicam estradas-de-ferro, estas são apresentadas como solução para as secas; se querem estradas de rodagem, estas se tornam solução para a seca; se hoje as elites do Nordeste querem a instalação de Zonas de Exportação, elas são também apresentadas como solução para a seca”. Assim, a seca foi muito bem interpretada como instrumento usado pelas classes proprietárias cearenses para obtenção de benefícios próprios, ainda que tais intenções fossem travestidas pela justificativa do auxílio ao pobre e necessitado retirante da seca (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2008, p. 243).

Capital, território de concentração da administração provincial. Entretanto, conforme sugere nota do *Jornal do Commercio*, editado no Rio de Janeiro,

[...] entre as obras de maior importância, que tem a província [do Ceará], avulta a da Estrada de Ferro de Baturité, e nestas circunstâncias seria da maior vantagem a sua continuação, não só pelo emprego a milhares de trabalhadores, como pela economia com que pode ser executada (GAZETILHA, 1877, p. 1).²⁷

O emprego de milhares de trabalhadores na construção da EFB era o interesse mais premente aos envolvidos com a administração provincial. Na mensagem do Conselho de Estado ao imperador este desejo ficava claro: “[...] tirar vantagens da própria desgraça, empregando em trabalhos úteis braços ociosos; estabelecer um sistema de serviço que sobre assegurar a essa população meios de subsistência, alimente seu amor ao trabalho, mediante razoável gratificação”.²⁸ Também o presidente da província do Ceará, em ofício de 1877, indica a Estrada de Ferro de Baturité como melhor obra para proporcionar trabalho aos “braços válidos”.²⁹ E ainda: “De todas as partes o brado que se ouvia era o do trabalho para não alterar os hábitos pacíficos da população a transtorna-lhe os meios regulares de vida [...]” (MENSAGEM..., 1970, p. 3-5).³⁰ Nesse sentido, o trabalho na construção de estradas de ferro era apresentado como solução para a grande imigração desencadeada pelas estiagens, mas, por outro lado, era expressa uma percepção moderna e capitalista dele, visível na formação de um mercado de trabalho, no bojo de uma transição do “trabalho escravo” para o “trabalho livre”, à medida que

²⁷ *Jornal do Comércio*, 4 de julho de 1877.

²⁸ MENSAGEM do Conselho de Estado. *Revista Notícias da RVC*, Fortaleza, ed. centenária, p. 3-5, 1970.

²⁹ Ofício nº 86, de 7 de abril de 1877 (Ofícios do Governo do Ceará – Secção Administrativa. IJJ9 188 (1877)).

³⁰ Ofício nº 186, de 21 de maio de 1877 (Ofícios do Governo do Ceará – Secção Administrativa. IJJ9 188 (1877)).

homens livres e pobres, antes numa cultura de subsistência, caíam nas listas de trabalhadores do governo imperial.

O método que embasa tal compreensão era compartilhado por muitos intelectuais no Brasil que procuravam instaurar a ordem através da imposição de “métodos científicos britânicos” e foi expresso por André Rebouças em debate no Instituto Politécnico do Rio de Janeiro:

[...] embora ele insistisse que o governo tinha a obrigação constitucional de prestar socorro a todo cidadão, concordava com o crescente sentimento de que não devia ser na forma de donativo. Havia, disse, uma lamentável tendência latina socorro com caridade. Citando o “imortal” Richard Cobden [...] defendeu o emprego assalariado em obras públicas como o remédio mais eficiente e moralmente adequado. Orientava-se pelo exemplo da administração da severa seca na Índia pelo governo britânico, que começara em 1876 e continuava avançando, em artigo que acabara de ler no *Journal des Economistes* (REBOUÇAS *apud* DAVIS, 2002, p. 99).

Conforme visto, assim como ocorreu na Índia e na China no final do século XIX, no Brasil, especialmente no Ceará, a solução para a desordem causada pela seca consistiria na subordinação de milhares de miseráveis ao trabalho ligado ao mercado capitalista (DAVIS, 2002). Nesse caso, é possível considerar a formação de um mercado de trabalho, pois, conforme afirmou Karl Marx (1890, p. 865) e guardadas as devidas proporções, “[...] os acontecimentos que transformaram os pequenos lavradores em assalariados e seus meios de subsistência e meios de trabalho em elementos materiais do capital criam ao mesmo tempo para este o mercado interno”.

A formação de um mercado de trabalho começaria a ser forjada na seca com o aproveitamento dos retirantes na construção da Estrada de Ferro de Baturité, sobretudo a partir de 1878 quando o governo imperial encampou a sua edificação e daria subsídio (ou estimularia) outros setores considerados importantes da economia provincial, como a agricultura. Haja vista que nessa época a província cearense contava com reduzido número de escravos como força de trabalho em virtude do

tráfico interprovincial e um grande número de pessoas vivendo numa cultura de subsistência. Na realidade, o discurso de que na edificação da Estrada de Ferro de Baturité não havia trabalho de escravizados era motivo de orgulho para os dirigentes da obra. Em nota veiculada no jornal *O Cearense*, em 1872, foi declarado:

Trabalho livre – Nas obras da estrada de ferro de Baturité trabalham actualmente na extensão de 2 milhas do leito da mesma estrada 250 jornaleiro todos livres e poderia empregar-se o duplo ou mais se fosse preciso. O trabalho livre no Ceará já é um problema resolvido orgulhamo-nos em dizel-o e esse facto provo-o exhuberantemente (FOLHETIM, 1872, p. 1).³¹

Não à toa também, em 1878, aconteceram as discussões do Congresso Agrícola, realizado em Recife, cuja tônica era a proposição de soluções para a formação de um mercado de trabalho que desse subsídio às novas empresas das províncias do Norte. Em ata da coletânea, foi recomendado entre outras coisas a “[...] decretação de leis reguladoras do trabalho livre, encaminhando do melhor modo e pelos meios convenientes os braços ociosos ao trabalho”, recomendações que partiam da discussão em torno da via férrea “Conde d’Eu” na Paraíba, que lamentaram estar paralisada, quando seria uma “[...] providência que traria na quadra presente a vantagem de dar trabalho aos emigrantes indigentes” (TRABALHOS..., 1879).³²

O uso de mão de obra escravizada em estradas de ferro no Brasil foi tema de discussão na historiografia sobre ferrovias. Maria Lucia Lamounier, escrevendo *Ferroviás e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX*, criticou a rigidez da articulação ferrovia/trabalho livre e afirmou a presença de escravizados entre os trabalhadores da construção de estradas de ferro. Em suas palavras, “[...] escravos, trabalhadores imigrantes e brasileiros livres e pobres submetidos a diversas condições de trabalho (sob contrato e diversas outras formas de coerção

³¹ *O Cearense*, 3 de março de 1872.

³² Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife, 1878, p. 39-40.

extraeconômica) constituíram a maior parte da força de trabalho nas obras de construção das estradas de ferro no Brasil – como, de fato, era comum em outros países no século XIX” (LAMOUNIER, 2012, p. 49). Antes dela, no final da década de 1990, Flavio Saes já havia chamado a atenção para o equívoco de uma completa vinculação entre o emprego de trabalhadores livres e a construção de estradas de ferro no Brasil no final do século XIX.

Contudo, ainda em 1982, Almir Chaiban El-Kareh, em estudo sobre a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, destacou a incorporação de negros escravizados na construção da referida via ao lado dos braços livres. Sua análise destaca a negociação com os senhores de cativos que, além de serem beneficiados pela passagem da ferrovia, ainda lucravam com o aluguel dessa mão de obra. Dessa forma, apresentou a posteriormente chamada Estrada de Ferro Central do Brasil como *Filha Branca de Mãe Preta*, ou seja, “[...] uma empresa de tipo novo [em que] as novas relações capitalistas amadureciam rapidamente”, mas que também, “[...] e como que justificando a exploração do assalariado, estava o escravo, abrindo caminho para o trem passar” (EL-KAREH, 1982, p. 83). Nesse particular ficava clara a tensão vivida pelos construtores de estradas de ferro no Brasil que se constituíam, em suas concepções, em empresas que permaneciam entre o novo e o atraso.

Outras pesquisas historiográficas mais recentes, como a realizada por Welber Luis Santos (2009) sobre a Estrada de Ferro Oeste de Minas, admitiram a possibilidade de utilização de homens escravizados entre os trabalhadores da construção da referida ferrovia, muito embora o parágrafo 9º da Lei nº 641 proibisse terminantemente esse artifício. Segundo o autor, se até a abolição da escravatura “[...] ocorreu ou não a utilização de escravos na construção das vias férreas, isso se devia ao emprego indireto de mão-de-obra cativa pelas empreiteiras” (SANTOS, 2008, p. 25).

No Ceará, como foi sugerido acima, o trabalho de escravizados não foi registrado na construção de estradas de ferro, sobretudo porque a quantidade de cativos em 1870 já estava bastante reduzida em virtude do tráfico interprovincial, muito embora a ausência desses

trabalhadores não significasse que todos os operários da EFB tivessem melhores condições de vida e trabalho. Pelo contrário, especialmente no Ceará, a construção da ferrovia foi palco de experiências por parte dos operários de condições de serviço e de vivência que poderiam ser considerados análogos à escravidão, como afirmou Wendell Guedes (SILVA, 2002). Também Tyrone Cândico (2005) corrobora com esta ideia, na medida em que destaca um serviço extenuante em troca de uma ração, que atrasava e muitas vezes já vinha apodrecida, e a reação dessas pessoas que se organizaram em levantes, saques e outras ações de massa (CÂNDIDO, 2005; NEVES, 2000).

De toda forma, a Estrada de Ferro de Baturité é aqui compreendida como espaço no qual foi iniciada a formação de um mercado de trabalho em que eram formados trabalhadores para serviços que se “modernizavam” no país, sobretudo o setor de transportes. Nesse contexto, foi experimentada a transição de uma atividade de trabalho mais influenciada pelo “clima” e aspectos da cultura agrícola para outra atividade em que o trabalho era regido por tempos e sistemáticas diferentes das estabelecidas até aquele momento pelos imigrantes da seca. Em alguns momentos, somente o fato de trabalhar na via férrea levava a um contexto de distinção entre os que eram operários e os que não eram. O presidente do Ceará em 1877, comentando uma acusação de que um major, Pirão, havia surrado “[...] com chicote e bolos ao pardo de nome José Antonio d’Oliveira metendo-o preso durante uma noite”, considerou:

[...] procedido o corpo de delicto no offendido, foram declarados leves os ferimentos, acrescendo que Oliveira de ha muito reside nas immediações do engenho do delinquente, o que faz de alguma sorte attenuar o delicto, si se attender que elle bem podia ganhar meios para sua subsistencia como trabalhador da estrada de ferro de Baturité, onde esteve empregado por algum tempo (CEARÁ, 1877c).³³

³³ AN – Interior – Negócios de províncias e estados – Ofício s/n, de 6 de outubro de 1877.

Trabalhar na EFB constituía um dispositivo de diferenciação social que rotulava como “delinquente” o homem que não se submetesse ao serviço, sendo sujeito a tratamentos considerados menos modernos, como uma surra. Nesse sentido, ser operário na edificação da ferrovia significava o contato com produtos da modernidade tecnológica e com os próprios engenheiros, porta-vozes do ideário ocidental de progresso, materializada na possibilidade do aprendizado de novas profissões e atividades. Assim, os anos de trabalho desenvolvidos nos períodos de seca são compreendidos como formadores dessas novas atividades, principalmente no intervalo de 1878-1879, porque é o período de primeira encampação da obra pelo governo e do estabelecimento de relações para a construção formulada pela equipe de Carlos Alberto Morsing, primeiro grande grupo de engenheiros (incluindo estrangeiros) a trabalhar na obra.

O recrutamento de homens e mulheres para a edificação da Baturité, ao contrário do observado por Gilberto Freyre, em Pernambuco, na publicação de anúncios de jornais (FREYRE, 2000), era posto em prática na forma de auxílio prestado pelo governo imperial e provincial aos “flagelados” das secas das províncias do Norte, oferecendo aos retirantes serviços para sua subsistência, garantindo grande quantidade de força de trabalho para a construção da estrada de ferro, que requeria muita mão de obra barata. Em troca os imigrantes aproveitados na edificação da referida ferrovia receberiam um salário e abrigo nos acampamentos erguidos ao longo da linha férrea, acordo não cumprido, pelo menos durante a encampação de 1877-1880, em função de dificuldades financeiras enfrentadas ao longo da construção de maneira que, nesse período, os operários passaram a receber apenas roupas, alimento e abrigo.

Assim, o número de trabalhadores da Estrada de Ferro de Baturité aumentava durante a ocorrência de secas, porque se tratava do tempo em que o governo imperial, e depois republicano, encampava a obra e a transformava em frente de trabalho para os retirantes. Essa sazonalidade era uma característica ressaltada por vários autores que analisaram construções de ferrovias com a interferência das chuvas comprometendo o progresso da obra. Conforme Lamounier (2012, p. 237), a sazonalidade estava diretamente relacionada com as condições climáticas, seja pelas chuvas, seja pela redução de oferta de mão de obra diante das exigências da agricultura.

Na construção da Estrada de Ferro de Baturité há coincidência entre os anos de seca e os anos em que foi construído o leito férreo, o que não implica uma paralisação completa dos serviços nos anos de “bom inverno”. Conforme a cronologia feita por Lima e Pereira (2007, p. 75) para a edificação dessa estrada tem-se:

Tabela 17 – Trechos e períodos de construção da EFB

Período	Trecho da construção	Administração da obra
1872 – 1876	Fortaleza – Pacatuba	Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité
1877*	Paralisado	
1878* – 1882	Pacatuba – Baturité	Encampada pelo governo
1883 – 1888*	Paralisados	
1889* – 1894	Baturité – Quixeramobim	Encampada pelo governo
1895 – 1897	Paralisados	
1898 – 1908	Quixeramobim – Ibicuã	Arrendamento Novis & Porto
1909 – 1910	Ibicuã – Iguatu	Iniciado pela Novis & Porto e concluído pela South American Railway Construction Company Limited
1911 – 1914	Paralisados	
1915* – 1926	Iguatu – Crato	Executado pelo governo

Fonte: elaborado pela autora a partir de dados de Lima e Pereira (2007, p. 65).

*Anos de seca.

Entre 1878 e 1879 a quantidade de homens designados para os serviços da construção é indicada pela intensa troca de ofícios entre o então presidente da província, José Julio de Albuquerque Barros, e o engenheiro-chefe e diretor da EFB, Carlos Alberto Morsing, nos quais era requerido ao engenheiro que:

[...] sirva-se V. S.^a de mandar dar transporte nos trens da via férrea, sob sua direcção, até a Guayuba, aos operários, que se apresentarem na estação de Arronches, com suas famílias, relacionados pela respectiva comissão de socorros, e destinados ao trabalho do prolongamento da mesma via férrea (CEARÁ, 1879a).³⁴

Quinze dias antes desse ofício, Antonio Hardy, fiscal de Transporte e Depósitos da EFB, nesse tempo trabalhando em Guayuba, enviou correspondência a José Julio de Albuquerque Barros anunciando, conforme havia sido dito por Julio Pinkas, “[...] que hião ser admittidos mil e quinhentos trabalhadores além dos existentes, sendo talvez elevado o número conforme exigisse as circunstâncias, a trez mil” (CEARÁ, 1878f).³⁵ Esta troca de ofícios é sugestiva, pois ela se repetiu ao longo da construção, da intensidade de mobilização de trabalhadores para a ferrovia que, segundo Tyrone Cândido, lotavam os 29 abarracamentos construídos até abril de 1879 nas margens da linha férrea (CÂNDIDO, 2005, p. 81).

Assim como no período 1878-1880, os quadros de trabalhadores na edificação da via férrea tiveram aumento significativo nos anos subsequentes à seca ocorrida em 1915. Segundo relatório de Henrique Eduardo Couto Fernandes sobre o ano de 1916, foram admitidos muitos operários além do necessário para os serviços de construção da EFB em virtude da urgência para socorrer os sertanejos em situação de miséria e em pleno êxodo de suas terras. Conforme este engenheiro,

³⁴ Ofício nº 1002, de 19 de agosto de 1879 (BR. Apec – EF (1877-1880), cx. 4, livro 5).

³⁵ Ofício s/n, de 4 de agosto de 1879 (BR. Apec – EF. Estradas de Ferro/Estradas de Rodagem (1878-1918)).

[...] nos prolongamentos das estradas de ferro de Baturité e Sobral já se haviam encaminhado os diversos trabalhos que iam cooperando directa e indirectamente para dar mais vigor e coragem aos operarios depauperados, que em numero superior a 4.700 haviam sido alistados até então. Entre estes muitos o foram em condições de não poderem prestar o menor serviço, por não lhes permitir a idade ou o estado precario de saude, abonando-se-lhes uma diária inferior simplesmente como meio de subsistencia. E não poderia deixar de assim succeder, atendendo-se a que os trabalhos foram iniciados em consequencia da terrivel secca que assolava o Estado e outro não era seu fim senão socorrer os famintos. Determinaram ainda as circumstancias d'aquelle epocha a admissão de maior numero de empregados do que se fazia necessario, onerando muito verba para a administração. Uns e outros tenho procurado reduzir e embora já muito tenha feito, não consegui ainda eliminar totalmente os primeiros, nem tampouco reduzir o numero dos segundos ao estrictamente necessário. [...] (BRASIL, 1916, p. 8-9).³⁶

Henrique Eduardo Couto Fernandes ainda relatou que, para a construção do trecho Iguatu – Lavras (76,448 km), em novembro de 1915, foram alistados 3.000 operários, que correspondiam a “[...] 15.000 pessoas, as quais indirectamente eram socorridas por meio dos trabalhos contra os terriveis effeitos da secca, que a todos attingia e acabrunhava”. Contudo, em janeiro de 1916, esse número foi elevado para 3.260 trabalhadores com o intuito de alcançar uma frequência diária no trabalho de 3.000 homens, sendo possível apenas a frequência diária de 2.700 indivíduos determinada em parte pelo “[...] estado de saúde e de fraqueza do operariado”, e evasão destes pelo início das chuvas (BRASIL, 1916, p. 11).³⁷

Esses números foram superados na seca subsequente, ocorrida em 1919, quando foi anunciada pelo mesmo engenheiro a admissão de muitos flagelados. Já em fevereiro de 1920, segundo consta no relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, “[...] achavam-se alistados

³⁶ Relatório de Vida Carcerária (RVC), 1916, p. 8-9.

³⁷ Relatório RVC, 1916, p. 11.

12.850 operarios, representando a media de 64.250 pessoas soccorridas”. A grande quantidade de trabalhadores, ao contrário do que se imagina, foi declarada prejudicial. Henrique Eduardo Couto Fernandes registrou que “[...] não apparelhados para receber de chofre tão grande numero de operarios, os serviços não tiveram o resultado ou o incremento que era de esperar em relação á despesa” (BRASIL, 1919, p. 132).³⁸

Em períodos sem seca como o de 1887-1888, antes de iniciada mais uma estiagem, a quantidade de operários nos serviços da EFB, cuja construção estava paralisada desde 1882, era de 270 homens, 58 dos quais haviam sido contratados no dia em que este número foi repassado à presidência da província, em 14 de agosto. Somente em 1889 foram iniciados os trabalhos do prolongamento da cidade de Baturité a Quixeramobim, momento em que foi acrescido novamente o número de trabalhadores. Em 1895, época em que foi registrado que “os invernos tem sido mais que regulares em dous annos”, foi considerada a via férrea como “[...] um dos grandes e poderosos remédios geralmente indicados para combater ou neutralizar os maleficos efeitos das seccas e evitar o êxodo, mantém-se em simples concessões” (CEARÁ, 1895b, p. 5).³⁹

Durante o período de construção da EFB no século XX, duas secas foram registradas: em 1915 e 1919. Antes da primeira estiagem os anos de 1911 a 1913 constituíram um período de pouco trabalho na edificação, que estava arrendada para a *South American Railway Construction Company Limited*. Muito embora em agosto de 1911 estivessem alisados 2.601 homens para os serviços da edificação,⁴⁰ “[...] os trabalhos de construção estiveram paralysados durante o ano de 1911, limitando-se a Companhia a conservar o trecho até o Iguatú, inaugurado em 5 de novembro de 1910” (BRASIL, 1912, p. 89).⁴¹ Em 1912, a edificação foi reiniciada, no entanto com tamanha morosidade que o montante de

³⁸ Relatório Macop, 1919, p. 132.

³⁹ Relatório de Governo de Estado, 1895, p. 5.

⁴⁰ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1911, p. 42.

⁴¹ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1912, p. 89.

material transportado para o serviço correspondia a apenas 14 km de linha. Em 1913, os 400 trabalhadores alistados eram “[...] mantidos pelo fornecedor de gêneros, que resolveu suspender esse fornecimento em princípio de fevereiro do mesmo anno, determinando assim a suspensão completa dos serviços de construção” (BRASIL, 1913, p. 80).⁴²

Igualmente, em 1916 e 1917 havia poucos trabalhadores alistados na construção, que estava restrita ao intervalo situado entre Cedro e Lavras, sendo feitos os serviços de terraplanagem nele e “[...] atacado em 1917 o trecho além de Lavras, o qual não teve grande desenvolvimento pelo facto de não comportar a verba, sendo aproveitado neste apenas o pessoal que já não podia ser empregado no primeiro trecho” (BRASIL, 1917, p. 75).⁴³ Em 1918, houve grande evasão dos trabalhadores atraídos por melhores condições de salários no labor na lavoura do algodão, o que atrasou o andamento da obra.⁴⁴

Após a seca de 1919 os trabalhadores da ferrovia foram alistados por outros motivos, não mais a seca, pelo menos, não diretamente. Conforme Marcelo Ayres Camurça Lima (1994, p. 49), “[...] o padre Cícero será o grande recrutador e mobilizador de milhares de trabalhadores desempregados para sua colheita, assim como para a construção de estradas de ferro”, com o intuito de proporcionar o escoamento da produção de algodão (*boom da plantation* algodeira no Nordeste) a partir de 1918.

Dessa forma, com o fim da estiagem, havia um abandono dos trabalhos na construção, quando os operários retornavam para seus lugares de origem. A paralisação ou diminuição desses serviços estava relacionada, dentre outros fatores, ao incentivo financeiro dado pelo governo brasileiro para a construção da via férrea, que tinha na seca sua mais legítima justificativa. Sem ele era muito difícil dar continuidade à obra, que era dispendiosa a ponto de a província não ser capaz de assumir sozinha sua encampação.

⁴² Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1913, p. 89.

⁴³ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1917, p. 75.

⁴⁴ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1918, p. 69.

Em alguns momentos, não havendo mais recursos, o próprio governo incentivou o retorno dos imigrantes numa ação chamada de Internação de “retirantes” que, entre outros meios, era feita através da doação de passagens nos trens da Baturité. Exemplo disso pode ser visto nas correspondências trocadas entre a administração da obra e a presidência do Ceará, conforme ofício enviado por Albuquerque Barros para Carlos Alberto Morsing, em 4 de março de 1880,

[...] tendo de ser brevemente dispensada a maior parte dos operarios da estrada de Ferro de Baturité, os quais subsistem com quasi totalidade das rações que recebiam para si e suas famílias em troca dos serviços prestados, convem facilitar-lhes os meios de empregarem-se nos trabalhos da lavoura. Para este fim dirijo-me a o engenheiro Dr. Julio Pinkas, sob cuja direcção se acham mais imediatamente os mesmos operarios, solicitando que por pessoas de confiança faça distribuir aos trabalhadores, que se houverem de retirar, as sementes de cereais e legumes que nesta data mando remeter-lhes e autorizando-o a mandar fornecer aos que saírem para fora do município as rações necessárias para a viagem, tendo em atenção a distancia e o número das pessoas de familia. Comunicando esta providência a V. S.^a espero que auxilie no empenho de fazer voltar a população aos domicílios e trabalhos ordinarios, visto que as finanças do Estado (ilegível) origem a próxima cessação dos socorros públicos (BARROS, 1880f).⁴⁵

Nesse mesmo dia, Albuquerque Barros, em ofício para o engenheiro-chefe da Estrada de Ferro de Sobral, ainda anunciou que “[...] não faltarão trabalhadores para a estrada, pois, alem, de haverem muitos braços desocupados a Estrada de Ferro de Baturité tem de concluir os serviços da construcção, no qual se achão empregados muitos milhares de operarios” (BARROS, 1880e).⁴⁶

⁴⁵ Ofício nº 822, de 4 de março de 1880 (BR. Apec, EF DE BATURITÉ E SOBRAL, cx. 4, livro 5).

⁴⁶ Ofício nº 821, de 4 de março de 1880 (BR. Apec, EF DE BATURITÉ E SOBRAL, cx. 4, livro 5).

Em 13 de abril de 1880, Albuquerque Barros escreveu a Julio Pinkas para notificá-lo de que estava ciente da conclusão da “[...] internação dos indigentes que estiverão ocupados nos trabalhos do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité” e o felicita pelo desempenho na “direcção e polícia do pessoal indigente” (BARROS, 1880c).⁴⁷ Esse presidente, no mesmo mês, mandou dispensar os operários com família dos abarracamentos da estrada de ferro e aconselhou a conservação de homens solteiros, alegando que, ficando estes apenas, os alimentos que ele envia seriam suficientes até “internar o resto de pessoal indigente” (BARROS, 1880d).⁴⁸

Assim é importante compreender que o estado promoveu principalmente o retorno de retirantes com família para seus lugares de origem. Não interessava aos administradores da construção da Estrada de Ferro de Baturité a permanência de famílias porque isto significava um gasto muito maior com os trabalhadores. Na circular de 18 de janeiro de 1879 já era considerado “[...] inconveniente o engajamento de operários com grandes famílias pela carestia dos transportes de gêneros alimentícios” (BARROS, 1879a),⁴⁹ bem como era ordenado dispensar o operário e auxiliar seu retorno ao abarracamento de onde havia saído.

Paralelamente à dispensa de operários com família, crescia o número de solicitações de trabalhadores solteiros ou o que chamavam de homens válidos. Durante o ano de 1879, as solicitações e concessões feitas de trabalhadores para a ferrovia faziam referência a operários apenas; não havia qualquer referência para contratar homens que trouxessem a família consigo. Na correspondência trocada entre diretoria da EFB e presidência da província foram encontrados ofícios, como o de 22 de julho de 1879, com resposta de Albuquerque Barros para Morsing concedendo “[...] serem apresentados com a possível brevidade, os 500

⁴⁷ Ofício nº 1.321, de 13 de abril de 1880 (BR. Apec, EF DE BATURITÉ E SOBRAL, cx. 4, livro 5).

⁴⁸ Ofício nº 1.453, 30 de abril de 1880 (BR. Apec, EF DE BATURITÉ E SOBRAL. cx. 4, livro 5).

⁴⁹ Circular nº 110, 18 de janeiro de 1879 (BR. Apec, FB, cx. 3, 1879).

homens validos para os serviços da estrada” (BARROS, 1879b).⁵⁰ Outros “homens válidos” já haviam sido prometidos no início do mesmo mês, em 3 de julho de 1879. Dessa forma, como na construção de qualquer outra estrada de ferro, o trabalhador requerido e considerado ideal para os serviços na construção da Baturité era o homem solteiro e saudável: o homem válido – sobretudo na fase de trabalhos mais pesados (abertura de picadas e aplainamento dos terrenos), o que nem sempre foi possível em virtude dos períodos de seca.⁵¹

Por outro lado, esse processo indica também a compreensão da obra de construção de uma estrada de ferro como dispositivo tecnológico que deveria dar lucro ao Estado. Ela não mais poderia ser suporte para a caridade cristã praticada pelo governo provincial. Esse mesmo discurso foi reproduzido por Henrique Eduardo Couto Fernandes no relatório prestado sobre o ano de 1916, período em que novamente o governo fazia da EFB uma frente de trabalho para os retirantes. Segundo o engenheiro: “Passada aquella primeira phase anormal, foi a construcção dos prolongamentos perdendo o caracter de assistênciá aos flagelados que o momento exigia, limitando a sua norma de acção ao intuito único de apresentar reaes serviços ao paiz, pois outro não é o fim a que Ella se destina” (FERNANDES, 1916, p. 9).⁵² Nesse caso e utilizando as palavras de Karl Marx, deve-se perceber que “[...] só a destruição da indústria doméstica pode proporcionar ao mercado interno de um país a extensão e a solidez exigidas pelo modo capitalista de produção” (MARX, 1890,

⁵⁰ Ofício nº 869, 22 de julho de 1879 (BR. Apec, EF DE BATURITÉ E SOBRAL, cx. 4, livro 5).

⁵¹ Cândido ainda informou que os comissários de Fortaleza escolhiam de preferência os retirantes solteiros ou casados com família pequena. Exemplificando com o caso de “João Carlos da Silva Jatahy, comissário do 8º distrito (Tijubana), enviava para as frentes de obras, em 28 de junho [de 1878], um grupo de 55 homens com aquele perfil de solteiros e viúvos sem filhos ou casados com pouca família e que ‘querem ir trabalhar na Estrada de Ferro de Baturité’”. Posteriormente, o envio de trabalhadores perdeu seu caráter voluntário, bem como houve um aumento no número dos enviados (CÂNDIDO, 2005, p. 72).

⁵² Relatório de 1916, p. 9.

p. 865), ou seja, para que a estrada de ferro fosse de fato uma empresa rentável e não de caráter filantrópico, o desmantelamento de costumes e relações de trabalho de homens e mulheres pobres e livres no Ceará, para transformá-los em operários, seria inevitável.

Trabalho, divisões do trabalho e o tempo de trabalho

Para alcançar o fim a que a Estrada de Ferro de Baturité se destinava, foram aproveitados homens, mulheres e crianças nos serviços de construção, de acordo com a capacidade atribuída ao gênero. Assim, mesmo alegando caráter de assistência social, a estrada de ferro, que viria a trazer lucro ao Estado, era construída com o trabalho quase gratuito de operários (homens, mulheres e crianças, em tempo de seca). Conforme relato de jornalistas do periódico *O Cearense*, que visitaram as obras quando a ferrovia acabava de ser encampada pelo governo,

[...] os trabalhadores marcham com muita regularidade e o estado sanitário era, em geral, bom. Muitos operários são empregados no fabrico de tijolos e cal e no corte da madeira para pontes de linha telegráfica e outros misteres da estrada; os meninos de mais de 12 anos ocupam-se no transporte d'água e as mulheres em preparar comida para os trabalhadores (O CEARENSE, 1878).⁵³

O trabalho de mulheres nos canteiros da EFB, ao que indica outra notícia veiculada n'*O Cearense* em 1879, nem sempre foi visto com naturalidade no Ceará – esta era a descrição da viagem de José Julio de Albuquerque Barros em visita aos trabalhos. A participação feminina nessa obra foi criticada a ponto de os dirigentes dos serviços lançarem nota no mesmo periódico em resposta às denúncias. Interessante perceber, no entanto, que ao procurar justificar tal trabalho para os

⁵³ *O Cearense*, 26 de novembro de 1878.

chamados opositores, o autor da notícia evidenciou que os serviços prestados por elas nos canteiros não se restringiam à preparação de comida para os outros operários, mas, conforme suas palavras, “[...] as mulheres estão prestando um grande serviço no transporte de tijolos para as obras” (GOVERNO..., 1879a, p. 1).⁵⁴

Da mesma forma não se pode crer que as crianças trabalhadoras na referida construção estivessem “apenas” destinadas ao carregamento de água, serviço este que poderia significar a caminhada por longos percursos com bastante peso às costas. Certamente elas foram aproveitadas nos demais serviços ao longo da edificação, de forma direta, como a citada acima, ou indireta. Neste caso, deve-se considerar a própria produção de lenha na Colônia Christina, situada às margens da citada ferrovia, uma colônia orfanológica criada para abrigar os filhos dos retirantes vítimas da seca, educá-los para o trabalho e que, paralelamente, se tornou uma das grandes fornecedoras de lenha para a Estrada de Ferro de Baturité nos últimos anos do século XIX.

Em geral, a historiografia sobre estradas de ferro no Brasil pouco menciona o aproveitamento da mão de obra feminina e infantil. São raros trabalhos como o de Lidia Maria Possas cujo objeto de pesquisa é a experiência feminina como servente na construção de ferrovias (POSSAS, 2001). Para o Ceará, Tyrone Cândido (2014), em estudo sobre “os arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho”, demonstrou que

[...] as mulheres e as crianças podem ter sido recrutadas para o serviço de carregamento de materiais para diversas obras. Da localidade de Monguba, levavam pedras até as composições dos trens para serem transportadas até Fortaleza e distribuídas pelas obras de calçamento das estradas de Soure e de Messejana. Também carregavam tijolos para as obras do prolongamento da ferrovia... (CÂNDIDO, 2014, p 34).

Tal análise privilegiou as experiências e a cultura política dos proletários da seca como um todo, não apenas mulheres e crianças em que os

⁵⁴ O Cearense, 12 de fevereiro de 1879.

socorros governamentais eram incorporados como parte de suas estratégias de obtenção de novos recursos. Nesse sentido, o autor foi perspicaz em destacar que mulheres e crianças empobrecidas, como também eram os homens que dividiam o eito na construção de estradas de ferro e de açudes, vivenciaram radicais alterações no mundo do trabalho que lhes era costumeiro.

Aqui, no entanto, interessa enfatizar mais especificamente como a organização dos serviços de edificação da estrada de ferro colocava em prática uma divisão do trabalho distinta da experimentada até então por camponeses e pequenos proprietários “despossuídos”, de maneira que se demonstre o quanto os trabalhos na referida obra significaram novas e muitas vezes cruéis experiências para homens, mulheres e crianças livres e pobres, à medida que eram colocados em contato com um trabalho extremamente sistematizado.

A construção da EFB era organizada num trabalho em turmas que, ainda que utilizasse os serviços de mulheres e crianças não poderia ser considerado familiar, pois, segundo Neves, “[...] contrastava radicalmente com o trabalho familiar e autônomo desempenhado nas terras arrendadas e representava uma divisão do trabalho mais aprofundada entre executantes e planejadores” (NEVES, 2000, p. 54). Ainda segundo o autor, essa experiência é mais contrastante porque se tratava de novas atividades geridas por homens, os engenheiros, cuja fonte de poder não era a propriedade, mas um saber.

A experiência de uma nova sistemática de trabalho era já insinuada na designação dos “indigentes” como operários, pelos administradores da construção e autoridades públicas envolvidas. No frequente uso do termo “operários” nos documentos trocados entre engenheiros responsáveis pela obra e o presidente de província do Ceará, já na primeira encampação, é insinuada uma tentativa de adequação da atividade realizada com o sujeito da ação. Como o trabalho na edificação da ferrovia envolvia a execução de funções para as quais o aprendizado no cotidiano da fazenda não servia, os trabalhadores envolvidos precisaram ser designados de outra forma: operários, como também não pode ser ignorado o fato de que a palavra “operário” fazia

alusão às formas capitalistas que estabeleceram essa nomenclatura para o grupo dos trabalhadores das fábricas na Europa no século XIX.

Por outro lado é importante considerar que os operários da Estrada de Ferro de Baturité continuavam numa relação de sujeição, como estavam anteriormente na condição de camponeses. No entanto, estando submetidos como trabalhadores da ferrovia, sua sujeição enquanto empregado nesses serviços é ao Estado (mesmo que representado pelo engenheiro), não mais a um senhor em particular, o que modificava suas experiências cotidianas, não significando necessariamente melhoria de suas condições de vida. Assim, as reclamações por más condições de vida e trabalho não surtiam efeito com protestos individuais; era preciso a adesão de muitos operários numa reivindicação coletiva para causar algum impacto em seus superiores,⁵⁵ ao contrário da experiência no cultivo da lavoura em que o sertanejo agregado de uma fazenda tinha possibilidade de negociação direta com seu patrão, ainda que houvesse pequenas chances de êxito. Na interpretação de Frederico de Castro Neves, essas experiências estavam relacionadas à passagem de um paternalismo exercido pelo senhor de terras para um exercido pelo Estado (NEVES, 2000).

O canteiro de obras para construção da Estrada de Ferro de Baturité era um mundo muito mais hierarquizado que o da lavoura e com uma “organização técnica” até então não experimentada pelos “retirantes”, condições que exigiam a contratação de trabalhadores hábeis e qualificados a realizar serviços muito específicos, o que exigia uma imensa adequação de simples agricultores. Conforme Hobsbawm (2010) em estudo sobre as transformações experimentadas na revolução industrial, a formação de trabalhadores com necessárias qualificações e habilidades era mais dificultada porque

⁵⁵ Tyrone Cândido (2005) chama atenção para conflitos como de 20 de agosto de 1879, quando um contingente de mais de seis mil retirantes se reuniu na Praça Visconde de Pelotas (atual Clóvis Beviláqua) e assaltou uma pagadoria, levando dezenas de sacos de farinha e carne. Segundo o autor, houve muitos outros momentos de tensão, mas o de 20 de agosto de 1879 poderia ser considerado o pior conflito da história das secas cearenses.

[...] todo operário tinha que aprender a trabalhar de uma maneira adequada à indústria, ou seja, num ritmo regular de trabalho diário ininterrupto, o que é inteiramente diferente dos altos e baixos provocados pelas diferentes estações no trabalho agrícola ou da intermitência autocontrolada do artesão independente (HOBSBAWM, 1990, p. 91-92).⁵⁶

Para exemplificar essas novidades na sistemática dos trabalhos será considerado o grupo responsável pelo prolongamento entre Acarape e Canoa, realizado entre 1878 e 1879, em que é possível perceber uma hierarquia rígida e um serviço sistemático. Esse trecho da via férrea, cerca de 32 km, envolveu pelo menos 2.400 homens, divididos em 8 grupos com 300 trabalhadores. Cada grupo era responsabilidade de um administrador, com um apontador-escrevente, e era “subdividido em 5 turmas de 60 homens cada huma, dirigidas por hum feitor”, além do engenheiro ou construtor, planejador dos serviços, que ocupava a mais alta posição nos trabalhos.⁵⁷

Quanto ao serviço, cada grupo de 300 homens tinha que trabalhar numa extensão de 4 km, cabendo a cada subgrupo com 60 trabalhadores o trecho de 800 metros. No mesmo documento ainda é definida a obrigatoriedade dessas turmas serem colocadas à distância de 4 km uma da outra, o que garantiria que, terminados os serviços de todos os grupos, a linha férrea estivesse pronta. Havia também a separação de 30 homens, dentre os operários, para a limpeza e policiamento dos acampamentos dos quais 10 deles seriam considerados de confiança para, além desses trabalhos, auxiliarem o administrador na distribuição da ração.⁵⁸

⁵⁶ HOBSBAWM, E. J. *A era das revoluções*. São Paulo: Paz e Terra, 2010. p. 91-92.

⁵⁷ O prolongamento entre Acarape e Canoa exigiu mais de um engenheiro, o segundo, porém, sem contrato, como ajudante. (BR. Apec – EFB, cx. 2, 1878). É importante considerar, também, que 2.400 era o número de homens trabalhando diretamente na edificação da linha férrea. Se contadas as famílias que os acompanhavam e que também prestavam serviços, esse número é acrescido, chegando a 4.700 pessoas, distribuídas em cinco abarracamentos: um maior, na 1^a secção, em Acarape, e os outros na 2^a secção em Canoa, Oiticica, Olho D’água e Canafistula.

⁵⁸ BR. Apec – EFB, cx. 2, 1878.

De acordo com o dicionário de Francisco Picanço, para a tarefa de Assentamento da Linha, uma das principais na construção de estradas de ferro, eram requisitados “[...] 1 mestre de linha, 16 trabalhadores para transportar trilhos, 4 para furar dormentes, 4 para parafusar as talas, 8 para pregar os grampos, 1 feitor para nivelar a linha, 15 trabalhadores para socar o lastro sob os dormentes e 15 para lastrar os intervalos entre os dormentes”. Todos estes, em cerca de 9 a 10 horas de trabalho, ainda conforme Picanço, poderiam assentar 500 m de via permanente, sendo o assentamento da linha o produto de um vasto conjunto de operações parciais, quais sejam:

[...] distribuir os dormentes ao longo da plata-forma. Fixar os trilhos sobre os dormentes. Altear a linha, collocando-a de acordo com as declividades estabelecidas para cada trecho. Socar o lastro junto aos dormentes, nas extremidades destes. Puchar (sic) a linha, dando-lhe os alinhamentos marcados no projecto. Ligar os trilhos por meio das talas de juncção. Lastrar a linha de accordo com o perfil typo. Sobrelevar o trilho exterior das curvas. Dar alargamento nas curvas. Concordar as declividades. Assentar as agulhas, gyradores, etc. (ASSENTAMENTO..., 1891, p. 89-90).⁵⁹

A realização dessas atividades pressupunha necessariamente um trabalho em conjunto. Colocar a linha férrea sobre a sequência de dormentes era um exemplo delas. Os trilhos usados na construção da via férrea de Baturité eram do “systema Vignolle do pezo de 20 kilogramas por metro corrente”,⁶⁰ encadeados por parafusos formando longos trechos, resultando num objeto comprido e pesado o suficiente para

⁵⁹ ASSENTAMENTO de linha. In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 89-90.

⁶⁰ Segundo Antonio Lopes Pereira (1958, p. 398), os trilhos Vignole foram adotados por todas as ferrovias do Brasil, exceto a Santos – Jundiaí, que empregou os de duplo boleto.

exigir o esforço de mais de um operário no seu carregamento e assentamento, tanto que Francisco Picanço, na definição apresentada acima, designou 16 como o número de indivíduos necessários para esse serviço.

Na realidade, muitos outros serviços na edificação de uma ferrovia exigiam o trabalho conjunto de um grupo de operários. Nas *Memórias da Menoridade*, de Antonio Martins Filho, quando este trabalhou no trecho da EFB próximo à cidade de Lavras da Mangabeira (ver mapa abaixo),⁶¹ por volta de 1920, há referências à feitura de um bueiro em que os trabalhadores tinham que empenhar um esforço sincronizado para realizar a façanha. Conforme a descrição de Martins Filho (1991, p. 136-137),

[...] os cassacos, munidos de pesadas alavancas, locomoviam pedras enormes, pelo que necessitavam sincronizar os seus movimentos de modo a tornar possível aquela operação bastante complicada, uma vez que as pedras teriam de ficar a prumo e com a face trabalhada para a parte interna do bueiro, por onde deveriam passar as águas pluviais. Eu ficava montado sobre cada pedra e improvisava cantigas simples, repetindo a palavra *hei*, para designar o momento em que todos os operários teriam de acionar as alavancas a fim de que a rocha fosse lentamente sendo deslocada, até chegar ao ponto adequado. Tudo aquilo era muito divertido, porém em menos de três meses a obra foi concluída e a turma de Mestre Francisco fora deslocada para executar serviços idênticos nas proximidades da povoação de Riacho Fundo.

A cooperação de um grupo de trabalhadores exigida na execução de alguns serviços necessários à construção de uma estrada de ferro, como o assentamento da linha férrea e a manipulação de grandes rochas, dependia do estabelecimento de relações mais amistosas entre

⁶¹ Neste mapa foram pontuados em azul as proximidades dos trabalhos de construção da EFB logo depois de Lavras da Magabeira, narradas por Martins Filho (1991). Também, está pontuado em azul o local aproximado onde trabalhavam os operários referidos na notícia do jornal *A Lucta*, referido anteriormente. Ambos os serviços eram realizados no mesmo período, final da década de 1910, e sob condições semelhantes.

os operários. Cada trabalhador envolvido num emprego de movimentação de grandes volumes tinha que colaborar de forma sincronizada na sua execução, pois qualquer vacilo de um integrante do grupo poderia resultar em acidentes às vezes fatais. Dessa forma, para efetuar uma tarefa como essa, “os cassacos” tinham que confiar de fato um no outro: que todos suportariam o peso ou que ninguém boicotaria a operação. Sem dúvida, as experiências nesses trabalhos alteravam as relações sociais e de trabalho estabelecidas entre os operários da EFB, permitindo a formação de vínculos de amizade ancorados não mais na instituição de relações familiares, como compadrio, por exemplo, mas em experiências de trabalho.

Mapa 12 – Estradas de Ferro do Ceará em 1927



Fonte das informações: Min. de Viação e Obras Públicas (1927).
 Disponível em: <http://vfco.brasilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-Rede-Viacao-Cearense.shtml>

Elaboração/Diagramação: Maria de Lourdes Carvalho Neta, 2015.

MAPA DAS LINHAS (1927)

Fonte: Carvalho Neta (2015c).

Por outro lado, ao que indicam as palavras de Martins Filho, os trabalhos na edificação da Estrada de Ferro de Baturité foram realizados

no início da década de 1920 com os mesmos “métodos” usados desde o início dos serviços em 1870. Não há sinal de nenhum melhoramento no que diz respeito a artifícios tecnológicos que pudessem tornar o trabalho menos penoso ou extenuante. Pelo contrário, “os cassacos” munidos de simples alavancas empreendiam um esforço físico conjunto para colocar as rochas no seu devido lugar e para trabalhar suas faces. Na realidade, na descrição não há nada que sugerisse ser este um serviço divertido, exceto, é claro, a função do narrador que apenas improvisava cantigas para dar ritmo ao trabalho sincronizado dos operários.⁶²

De acordo com Tyrone Cândido (2014), a tendência nos andamentos dos trabalhos de socorro público como os da EFB foi a de evitar ao máximo a incorporação de instrumentos que facilitassem os serviços ou dispensassem os braços trabalhadores, de tal maneira que “[...] no prolongamento da Baturité durante a seca de 1877-79, nenhuma carroça puxada por animais sequer seria utilizada”, circunstância que redundava na mínima qualificação de muitos empregados, em oposição aos com especialização como cavouqueiros, por exemplo, e explicaria, ao menos em parte, a diminuta modernização dos instrumentos e formas de trabalho dos operários da EFB ao longo de quase 60 anos, muito embora também se deva considerar a influência de outros aspectos nesse processo, tais como: o fato de que várias das inovações nos utensílios e maquinários para o empreendimento de tais serviços surgiram somente em meados do século XX, como ainda os recursos financeiros disponibilizados para essas obras nem sempre permitirem a aquisição de ferramentas mais caras do que aquelas que podiam ser produzidas pelos próprios trabalhadores.

Nesse ínterim, no entanto, é possível identificar sinais de pequenos trabalhos exercidos pelos operários da estrada de ferro ao longo de sua construção e que contribuíam para o andamento da obra. O próprio Antônio Martins Filho (1991), em suas memórias escritas, destacou os

⁶² Nesse momento, Martins Filho (1991) era empregado como ajudante de pedreiro, cujos encargos, segundo ele, “não estavam bem definidos”, o que permitia ao narrador viver “satisfeito, faturando folgadamente as minhas diárias”.

serviços de ferreiro empreendidos no “Barracão Central”, situado próximo à estação de Lavras, por homens como mestre João, “pessoa de boa aparência e de atos morigerados que se tornou [seu] amigo e que, aos domingos, usava roupa branca e andava calçado”. Mestre João teria ensinado a Martins Filho (1991, p. 140) os “conhecimentos e técnicas inerentes à profissão”, como o “[...] método de dar têmpera ao aço, de modo a dosá-lo mais ou menos forte, tendo em vista o fim a que se destinava o utensílio”, a ponto do narrador passar a uma posição de chefia, tendo um ajudante a seu serviço. Interessante que, a partir de então, sua narrativa conta o “[...] progresso na profissão, aproveitando pedaços de barra-mina imprestáveis para os cavouqueiros, transformando-os em foices, que o meu ajudante vendia a qualquer preço aos ‘beradeiros’, isto é, pessoas que moravam à margem da via férrea”.

Essa estratégia de concomitantemente aos serviços que prestava como empregado da EFB improvisar maneiras de aumentar sua renda, já havia sido mencionada nas mesmas memórias de Martins Filho. A respeito da ocasião em que trabalhou como trolista (ao lado de Daniel, um colega do serviço), percorrendo a extensão da ferrovia em construção e fazendo a contagem dos operários, o autor descreveu:

[...] geralmente saímos de Lavras aproximadamente às nove horas, fazíamos a chamada dos trabalhadores no turno da manhã e ficávamos nas imediações da última turma apontada. No início do expediente da tarde, repetíamos as chamadas dos cassacos, até chegarmos novamente a Lavras. [...] O Senhor Rosquim [o chefe da obra] concordara em que, depois do expediente, nós usássemos o trole para trazer feixes de lenha que meu colega e eu preparávamos na folga do meio-dia. A lenha era vendida por baixo preço, representando um faturamento ‘a latere’, que reforçava a nossa diária como trolista, geralmente sacrificada pela ganância do ‘Fornecimento’ (MARTINS FILHO, 1991, p. 135-136).

Nas narrativas de Martins Filho são encontrados os vestígios do que seria uma rede de trabalhos, pequenos ou grandes, que davam suporte à construção da EFB, mais voltados à produção de ferramentas para os

trabalhadores menos qualificados e outros materiais. Nos relatórios enviados ao Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas foram, ano a ano, citados outros serviços executados pelos operários da via férrea que não faziam parte da linha propriamente dita (dormentes, trilhos), mas estavam, de alguma forma, relacionados com ela – talvez por isso sejam relatados de forma mais esporádica. É o caso dos postes telegráficos colocados ao longo da linha férrea. Em 1879, quando a estrada chegava a Acarape, com cerca de 74 km, todos os postes, “[...] com exceção 436, foram cortados e preparados pelos operários da estrada” (BRASIL, 1879, p. 242). Também a construção de caixa d’água, poços de abastecimento e moinho de vento foram citados nesses documentos.⁶³ Em 1893, foram fabricados 120 t de pólvora e “[...] fabricou-se igualmente grande numero de carrocinhas e carrinhos de mão e bem assim muitos outros materiais necessários a construção” (BRASIL, 1893, p. 126).⁶⁴

Esses serviços de improviso, que também tinham nos “beradeiros” uma clientela, eram uma atividade em que se aproveitavam as oportunidades surgidas, por isso dependiam de uma conjuntura favorável aos negociantes. No caso da venda de lenha por Martins Filho e seu colega Daniel, a enfermidade do chefe de ambos, o Senhor Rosquim, e sua substituição consequente, significou o fim da aquiescência da chefia em relação ao negócio e, posteriormente, a perda do emprego. Os dois trolistas tentaram continuá-lo às escondidas, no período da noite, sendo quase atropelados pelo trem de lastro numa das incursões, o que resultou na perda do emprego e do negócio (MARTINS FILHO, 1991, p. 136).

Sui gêneris, no entanto, é a menção aos trabalhadores como “cassacos”, nas memórias de Antônio Martins Filho (1991). Pelas suas palavras tal expressão era a designação dada no início do século XX, nos anos finais da edificação da EFB, aos operários da ferrovia, isto é, os homens a quem eram impostos os trabalhos mais pesados da obra. De fato, o verbete *cassaco* no Dicionário elaborado por Tomé Cabral é definido, primeiramente, como

⁶³ Relatório Macop, 1879, p. 242.

⁶⁴ Relatório do Macop, 1893, p. 126.

[...] denominação dada ao trabalhador em obras do governo (estradas, pontes, açudes, etc.). É geralmente o homem do campo, que acorre ao serviço açoitado pela seca. ‘A miséria dos cassacos, como passaram a ser chamados os trabalhadores das obras federais...’ (OAP 506). ‘O salário não satisfazia a necessidade dos cassacos’ (JCS 175). ‘O suor cai no chão ou no peito do cassaco’ (IMB 5). ‘... a vida humilde de alguns cassacos de uma grande barragem’ (FMP 7) (CABRAL, 1973, p. 214).⁶⁵

Mais especificamente, Florival Seraine definiu o termo “cassaco”, no seu *Dicionário de Termos Populares (registrados no Ceará)*, como “[...] trabalhador de rodovias ou estradas de ferro” (SERAIN, 1991, p. 96).⁶⁶

Ambas as designações sugerem a experiência de homens sujeitos a um trabalho árduo nas obras organizadas pelo Estado, no Ceará, no início do século XX.⁶⁷ Mais: elas indicam uma precariedade de condições de vida e trabalho, não tendo este qualquer particularização de especialidade que valorizasse tal trabalhador frente aos demais, de maneira que eram compreendidos como os menores postos na pirâmide hierárquica da estrada de ferro, como também insinuam a subordinação desses homens a um regime de trabalho intenso, dado que a miséria trazida pela seca os impelia a se submeter a tais serviços (também representada na referência ao suor que caía no peito do cassaco). Demonstram que a vida do operário da estrada de ferro, “o cassaco”, foi redimensionada a partir do instante em que ele foi submetido a trabalhos extenuantes, o que pressupõe, inclusive, a rigidez dos horários de trabalho.

⁶⁵ A continuação do verbete é a seguinte: “2. Roedor menor do que o gambá, que ataca de preferência os pintos. Desprende odor muito desagradável”. CABRAL, T. *Dicionário de termos e expressões populares*. Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1973. p. 214.

⁶⁶ A continuação do verbete é a seguinte: “uso pop. Cor. ‘Cuihicli Eli cûmu cassácu, trabalhându na construção da istrada di ferru...’ // Nome vulgar de um marsupial, do gênero di delphys, conhecido na Amazônia por mucura. Uso pop. Cor. (já cumí cární di cassácu, é até góistôsa)” (SERAIN, 1991, p. 96).

⁶⁷ Mesmo porque os dicionários de Rafael Bluteau, dos séculos XVII e XVIII, e de Silva Pinto, de 1775 a 1869, não apresentaram definição para a expressão cassaco – nem mesmo considerando a grafia caçaco.

O rigor da observação de uma quantidade de horas diárias a serem cumpridas pelos operários era uma das características do trabalho em estrada de ferro. Na Baturité não foi diferente. Desde os primeiros anos da construção, essa sistemática, fruto da formação dos engenheiros, foi implantada. Conforme jornalista do periódico *O Cearense* que visitou as obras do trecho Acarape – Canoa, os trabalhadores estavam submetidos a uma jornada diária na qual os serviços “[...] começavam invariavelmente às seis horas da manhã, suspendiam-se as onze e prosseguiam das duas às seis da tarde” (*O CEARENSE*, 1878).⁶⁸ Mas, ao que indica o relatório do médico José Lourenço de Castro e Silva, em novembro de 1879, esse horário foi modificado, evitando a parada ao meio dia, pois, conforme registrou, os operários “[...] trabalhavam em turmas das 6 às 12 horas da manhã e outras das 12 às 6 horas da tarde” ([NOTÍCIA], 1879),⁶⁹ ambos os casos denotando um regime de trabalho diário não mais baseado no tempo da “narureza”, mas, a partir de então, regido pelo tempo do relógio, numa organização em que “[...] o tempo está começando a se transformar em dinheiro, o dinheiro do empregador [...] [aqui] é visível a transformação da orientação pelas tarefas no trabalho de horário marcado” (THOMPSON, 1998, p. 272), como, igualmente, é visível a subordinação do trabalho a uma economia de mercado.

Duas referências no Jornal *A Lucta* sobre os trabalhos nas construções de ferrovias e açudes no Ceará sugerem que, no decorrer da edificação da Estrada de Ferro de Baturité, o tempo de trabalho que vigorou para os operários foi o de dez horas diárias. A primeira constava da notícia com denúncias que um grupo de operários teriam feito aos redatores do citado periódico, em 1919. Segundo teriam dito esses operários de estradas de ferro no Ceará, alocados no ramal que alcançaria a cidade de Itapipoca, que o tempo de serviço a que estavam submetidos era de “dez horas de trabalho pesado debaixo de um sol de fogo”. Por esse trabalho

⁶⁸ *O Cearense*, 26 de novembro de 1878.

⁶⁹ *Echo do Povo*, 9 de novembro de 1879.

[...] tinham o direito de receber num fornecedor 1\$400 em gêneros, os quaes em virtude da carestia de vida, dava mal para uma parca refeição e que já estavam quasi nus, sem meios de comprarem um trapo de panno para substituírem os mulambos que lhes cobrem as carnes (ESMERILHANDO..., 1919, p. 1).⁷⁰

A segunda referência mencionada diz respeito a uma notícia sobre os trabalhos em construções de açudes no interior do Ceará, obras públicas como eram a edificação de ferrovias, serviço no qual a sistemática de dez horas de trabalho também era imposta aos trabalhadores ali empregados. No jornal *A Lucta*, de 10 de novembro de 1915, em matéria sobre o cotidiano nessas obras, foi destacada a rigorosidade dos horários para o trabalho e da disciplina imposta aos operários. Conforme a nota, os operários do açude dos Patos eram

[...] obrigados diariamente, mediante o parco jornal de 1\$000, á 10 horas de trabalho insano a picareta, sob um rigor de um sol causticante e sobretudo mal comidos, mal bebidos e mal dormidos. As 11 horas do dia uma sineta dá o sinal de suspender o serviço começado as seis horas da manhã, partindo apressado o grupo de trabalhadores, cançados e esbaforidos, a casa do engenheiro a obter um cartão que lhe dá o direito de comprar no fornecedor, há dois kilometros de distancia, o necessário para preparar a primeira refeição. Esta como não há tempo de ser feita ao fogo, compõe-se de farinha de mandioca e assucar mascavo e antes do infeliz deglutar o último bocado dessa comida agreste e pouco saudável, a fatídica sineta lá está chamando-o com o sinistro signal de recomeçar o serviço, ao qual elles obdecem com a obediência de um crente, com a resignação de um martyr, e marcham sem um gesto de desgosto, sem um movimento de repulsa. As 5 ½ horas da tarde, quando é novamente suspenso o trabalho, então os miseráveis levam ao lume um pouco de feijão que ingerem as 8 9 horas da noite. Devido a aridez do terreno no local dos trabalhos, são muito difficeis madeiras, ramas, palhas, e por isto não há abarracamentos e não só os trabalhadores como também

⁷⁰ *A Lucta*, 15 de outubro de 1919.

alguns fornecedores, estão completamente expostos ao tempo, ao sol, ao relento ([NOTÍCIA], 1919, p. 1).⁷¹

Apesar dos exageros típicos de quem deseja impressionar numa narrativa, isto em referência às duas notícias, o estabelecimento de relações com o tempo e o trabalho nas obras públicas era insinuado ou ainda, mesmo que não seja possível determinar a veracidade das denúncias, ou a carga de trabalho diária realizada pelos “cassacos”, a disciplina do trabalho e do tempo de descanso do dia a dia dos operários é perfeitamente plausível de ser considerada.

Conforme Wendell Guedes da Silva (2013, p. 90), em estudos sobre os operários da EFB, a nova sistemática de trabalho se caracterizava pela subordinação do trabalhador a um saber técnico, pela produção em alta velocidade e pelo racionalismo do controle do tempo, “[...] fruto de uma sociedade capitalista que substituiu o tempo associado à natureza e o submeteu aos ponteiros racionais do relógio”. Sendo assim, a racionalidade da organização dos serviços aí observados, intimamente relacionada ao ofício dos engenheiros e seu pensamento matemático, era traduzida numa rígida disciplina de divisão metódica do tempo para disciplinarizar o trabalho dos operários, circunstância esta que, ao que foi indicado acima, não ficou restrita aos abarracamentos das obras das ferrovias, mas abrangeu as obras, no Ceará, que tivessem sob comando de um engenheiro, de modo que no início do século XX, percebiam-se os impactos de um projeto de modernização do Estado idealizado e posto em prática ainda sob os auspícios do governo imperial.

Na realidade, a racionalidade percebida na organização do trabalho dos operários estava presente em todo o serviço e o tempo da construção. Carlos Alberto Morsing no ofício em que relatou o início dos serviços da comissão de engenheiros que presidiu esses ofícios destacou que:

[...] para dar maior desenvolvimento e prestêsa aos estudos da linha, criei no mês de agosto próximo findo uma 2^a Secção, e

⁷¹ *A Lucta*, 10 de novembro de 1915.

organizei uma nova turma d'exploração, incubida de traçar a linha de Canôa, ponto terminal, a encontrar-se em Acarape com a exploração que partio de Pacatuba. Hoje tenho a satisfação de comunicar a VE^a que se achão concluidos os trabalhos de revisão d'estudos, desde Pacatuba até Canôa (MORSING, 1878).⁷²

As descrições de Morsing sempre apresentam um trabalho organizado de tal modo que, no final de sua execução pelas turmas envolvidas, a área da estrada de ferro em questão estaria coberta. Esses documentos evidenciam uma tentativa de aumentar a produtividade dos serviços garantindo, através de um planejamento ordenado das tarefas das turmas, mais celeridade em sua execução.⁷³ Para os operários, no entanto, era a imposição de um regime de trabalho sob uma racionalidade não experimentada e que modificava drasticamente as suas vidas, sobretudo porque esse serviço exigia uma frequência diária e sistemática dos empregados durante todo o período de construção, não mais a temporalidade do cultivo da lavoura em períodos específicos do ano, modificações que redimensionavam as horas de descanso e os costumes cotidianos dos antigos cultivadores agrícolas.

Na construção da Estrada de Ferro de Baturité há uma inversão do tempo de trabalho. No cultivo da lavoura a temporada do labor era o tempo do plantio e colheita, atividades relacionadas à ocorrência de chuvas, enquanto o período de estiagem do ano era momento de descansar e de consumir o que foi colhido, mesmo porque a lavoura depende da incidência de chuvas para existir. Na edificação da EFB, porém, a seca é um período de trabalho intenso para os que não tinham condições de se manter com o produto da lavoura e migravam em busca de auxílio nas comissões de Socorro Público, momento em que os administradores da ferrovia tinham uma oferta bem maior de mão

⁷² Ofício s/n, 30 de setembro de 1878 (BR. Apec, EFB, cx. 2, 1878).

⁷³ Uma mais específica sistematização do trabalho no Brasil será percebida apenas em meados do século XX, embasada no sistema do Taylorismo. Ver mais em: SILVA, F. T. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entre guerras*. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

de obra barata. Não por acaso, observou José Alves de Figueiredo (1919, p. 1) em nota ao jornal *O Araripe* de 1919 sobre a “[...] rede dos trilhos das vias ferreas, [...] nossas estradas marcham a passo de tartaruga e quando nos fustiga a secca”⁷⁴

Os operários sujeitos aos planos preconcebidos dos patrões diplomados experimentavam a inserção nesse mundo de trabalho moderno e sentiam na pele a expropriação absoluta de seu tempo. Ainda segundo Wendel (SILVA, 2013), a falta de controle do seu tempo talvez tivesse sido “a mudança mais significativa nas novas relações de trabalho” experimentadas por homens acostumados à lida na lavoura agrícola e ao regimento de sua vida e labor a partir da consideração dos tempos da natureza. Essa “nova composição” das relações de trabalho, estabelecida no canteiro de obras da ferrovia, culminava no fato de que “[...] o trabalhador não tinha mais o controle sobre suas pausas ou de determinar se trabalharia ou não. E, sobretudo, foi retirada a sua liberdade sobre o controle do processo produtivo” (SILVA, 2013, p. 70). Nas denúncias do grupo de operários que reclamaram das péssimas condições de vida e trabalho nos serviços da EFB, em 1919, ameaçados de expulsão “[...] a quantos ousam tomar fôlego para suspender a picareta” (ESMERILHANDO..., 1919, p. 1) ⁷⁵

A referência a trabalhos desta espécie evidencia o contraste entre formas diferentes de sua organização como também a consciência disto. Nessa nova espécie de labor, é possível perceber insinuações do estabelecimento de relações de tipo capitalista, que se fazia progressivamente presente no Brasil a partir da expansão do capital inglês, sobretudo com a implantação de ferrovias – muito embora se tratasse de um processo extremamente lento, percebido na modificação também vagarosa dos modos de trabalho dos operários da via férrea. Esta situação gerava impasses e tensões entre engenheiros e trabalhadores, pois nem sempre os engenheiros envolvidos com a construção da Estrada de Ferro demonstravam compreender que trabalho para os operários era um

⁷⁴ *O Araripe*, 29 de maio de 1919, p. 1.

⁷⁵ *A Lucta*, 15 de outubro de 1919.

serviço não tão metódico e sistemático. Tal compreensão contribuía para uma interpretação da resistência dos trabalhadores como pessoas não acostumadas ao trabalho. Por isso, no ofício com a descrição do início dos trabalhos da Comissão por ele dirigida, Carlos Alberto Morsing afirmou que “[...] os operarios que aqui encontrei não estão habituados a trabalhos desta espécie e muito tem custado conseguir-se a sua freqüência e actividade; isto me tem feito lutar com sérios embraços que felismente tem de alguma forma minorado” (CEARÁ, 1878).⁷⁶

Na verdade, os trabalhadores da EFB resistiram às jornadas de trabalho intensas. A evasão de trabalhadores dos campos de serviço da Estrada de Ferro de Baturité com o tempo se tornou frequente. Logo que as chuvas tornavam a cair sobre o Ceará, os operários retornavam para seus locais de origem. Em 1916, foi impossível manter uma frequência diária de 3.000 trabalhadores em parte “[...] por ter se retirado um grande número de infelizes flagellados logo depois que bem se accentuaram as esperanças de inverno com as chuvas de fevereiro e março” (BRASIL, 1916, p. 11).⁷⁷ Em 1918, ano de “bom inverno”, grande parte dos trabalhadores da edificação da via férrea abandonou esses serviços e retornou para o campo. Conforme o relatório desse ano (CEARÁ, 1878d):

[...] os serviços da construção dos prolongamentos e ramaes da Rêde não tiveram o andamento que era para desejar, por diversos motivos, entre os quais a epidemia da gripe e o preço elevado a que chegou o algodão, principal cultura do estado do Ceará, uma vez que aos agricultores era possível a elevação dos salários e o aproveitamento de crescido numero de trabalhadores, que assim abandonavam os serviços da estrada, obtendo mais satisfactorio pagamento nos trabalhos agrícolas. Por isso, turmas completas deixavam os serviços da estrada, em que não foi constante, em geral, o operariado.⁷⁸

⁷⁶ Ofício s/n, de 30 de setembro de 1878 (BR. Apec, EFB, cx. 2, 1878).

⁷⁷ Relatório de Vida Carcerária (RVC), 1916, p. 11.

⁷⁸ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1918, p. 69.

Provavelmente não era apenas o “pagamento mais satisfatório” dos serviços agrícolas o que incentivava os operários a migrar para o trabalho no cultivo do algodão. A evasão em massa de trabalhadores fugindo da construção da Baturité sugere a resistência desses homens ao trabalho experimentado ali que, conforme visto, era organizado numa sistemática diversa da vivenciada na lavoura, bem como implica reconhecer nessa atitude uma cultura política dos operários que passam a se impor e buscar melhores condições para si.

Essa resistência, no entanto, já pode ser percebida na primeira encampação da Estrada de Ferro de Baturité pelo governo imperial em 1878-1880. Em julho de 1879, dos 500 “homens válidos” solicitados pelos engenheiros para os serviços de construção da EFB, apenas haviam sido apresentados 300 operários e a maioria deles não permaneceu, o que levou a uma nova solicitação de 500 trabalhadores (BRASIL, 1918, p. 69).⁷⁹ Frente à recusa dos homens enviados em se submeter aos trabalhos, Julio Pinkas enviou ofício a Carlos Alberto Morsing no qual alertou ser necessário “[...] evitar a reprodução do abuso certamente prejudicial e comprometedor da força moral dos engenheiros a quem incumbe dirigir o trabalho”. Em seu ofício explicou que dos 300 homens enviados aos trabalhos de construção da EFB, “[...] somente cerca de cem se apresentaram no dia seguinte promptos para o serviço, havendo os outros retirado-se logo depois da distribuição da roupa feita por ordem do comissário que os enviou”. E ainda que “[...] imposerão ao engenheiro a condição de serem empregados com seus os feitores em um mesmo logar e serviço”, o que foi obrigado a aceitar haja vista “a necessidade que tinha de braços” (PINKAS, 1879a).⁸⁰ Desta feita, considerou:

[...] ora, havendo na linha feitores experimentados, a estes devem ser entregues de preferencia os trabalhadores e não a indivíduos que nenhuma pratica tem do serviço. Portanto rogo a V. S. se digne de providenciar no sentido de serem os operários

⁷⁹ Ofício s/n, 28 de julho de 1879 (BR. Apec, EF.FB, cx. 3, 1879).

⁸⁰ Ofício s/n, 20 de julho de 1879 (BR. Apec, EF.FB, cx. 3, 1879).

remettidos a esta secção acompanhados somente por um administrador que os entregará ao engenheiro para dispor delles conforme julgar conveniente (PINKAS, 1879b).⁸¹

Tal resistência a feitores na Estrada de Ferro de Baturité não foi um evento único no período de construção dessa ferrovia. Um ano depois desse fato relatado por Julio Pinkas, o feitor de conservação da linha foi espancado, segundo constou no ofício dando ciência do ocorrido, enviado pelo então presidente da província do Ceará, José Julio de Albuquerque Barros, ao engenheiro-chefe da via, Amarílio Olinda de Vasconcelos.⁸² Exemplos que sugeriam o clima de tensão estabelecido entre operários e seus patrões, feitores e engenheiros.

Recebido o ofício, Morsing redigiu de imediato uma carta para Albuquerque Barros em que relatou os problemas vividos e noticiados por Julio Pinkas na Estrada de Ferro de Baturité. Conforme:

[...] os poucos trabalhadores que tem sido remettidos para os trabalhos da construção dispersão-se ao chegar lá e receber roupa, voltando a seos primitivos abarracamentos. Os antigos trabalhadores começam em grande escala a seguir este exemplo, já pela maior comodidade que encontram na vida quase inerte nos abarracamentos das Comissões da Capital e das diversas localidades, já pela redução de salário em dinheiro, determinado no dia 1º do corrente mês de julho, em consequência de achar-se concluídos os trabalhos mais pesados e ser indispensável reduzir quanto possível as despesas, para que esta Estrada não constitua de futuro um onus perenne ao Estado, que aliás tantos e tão grandes sacrifícios já tem feito. A medida é, e não pode deixar de ser, nas actuaes circunstâncias de efeito inteiramente nullo: as

⁸¹ Julio Pinkas ainda propôs, alegando compreender a necessidade de roupas dos retirantes, que fosse adiada a entrega de vestimentas para os que eram enviados aos serviços da construção, fazendo a doação após alguns dias de serviço, a fim de obrigar tais homens a trabalhar pelos menos alguns tempos na obra. Ofício s/n, 20 de julho de 1879 (BR. Apec, E.F.F.B, cx. 3, 1879).

⁸² Ofício s/n, 10 de abril de 1880 (BR. Apec, E.F. ESTRADAS DE FERRO/ESTRADAS DE RODAGEM (1877-1880), cx. 4, livro 5).

mulheres socorridas considerar-se-hão sempre felizes em dividir o socorro que receberem com os homens. Entretanto d'ora em diante a crise de falta de gente para o serviço da Estrada se accentuará diariamente, se não forem tomadas medidas peremptórias e decisivas, que não somente hoje corrijão o mal como também impossibilitem amanhã a sua reprodução. Com um número escasso de trabalhadores imperitos, nenhum proveito ha para o Estado, para a Província e para esta Estrada em continuar a construção das obras pelo actual sistema. A suspensão dos trabalhos será então rigoroso dever a que esta Comissão não se poderá subtrahir. A unica medida eficaz seria: despovoar todos os abarracamentos da Capital e das varias localidades da zona em que passa a linha em construção, e distribuir conveniente e respectivamente os emigrantes pelos abarracamentos das diversas divisões do serviço da Estrada [...] A base principal de tudo, finalmente, é a extinção das comissões de socorros aos emigrantes abarracados desde a Capital até Baturité (MORSING, 1879).⁸³

O intuito dos dois engenheiros estava claro: evitar a evasão de trabalhadores. Ao que indica esta preocupação, a construção da ferrovia era a última opção para os “retirantes” que buscavam em outros abarracamentos (dos socorros públicos e serviços) auxílio nos tempos de seca. Esta resistência sugere, no mínimo, um trabalho árduo nos canteiros da EFB – o próprio Morsing mencionou os trabalhos que, por serem “mais pesados”, eram pagos em dinheiro, ideia sugerida por um correspondente anônimo do jornal *Echo do Povo* em carta de 5 de agosto de 1879. Segundo o autor da carta, Julio Pinkas pedia mais “mil trabalhadores” (somando os pedidos constantes nos ofícios de 22 e 28 de julho) “[...] porque a maior parte dos que estão em trabalho tem preferido morrer á fome, abandonando o serviço da estrada, d'onde comiam, á viver trabalhando com um home tão carrasco d'aquelles pobres retirantes” (ECHO..., 1879d).⁸⁴

A proposição do autor anônimo para explicar a recusa dos operários em permanecer nos serviços foi explicada a partir da exposição de um

⁸³ Carta, 31 de julho de 1879 (BR. Apec, EF.FB, cx. 3, 1879).

⁸⁴ *Echo do Povo*, 7 de agosto de 1879.

injusto sistema de multas imposto aos operários. Neste sistema, os homens só receberiam salário integral se fossem trabalhados todos os dias de serviço, ainda que a ausência fosse forçada por internação nos hospitais e lazaretos dos próprios abarracamentos, sendo também multados aqueles que “[...] fatigados, sentavam-se para descansar, um ou dois minutos” (ECHO..., 1879d).⁸⁵ As multas variavam, segundo o autor da missiva, entre a metade e a totalidade do salário.

Se essas multas existiam de fato, não foi possível verificar. Mas era real o peso⁸⁶ (20 kg por metro, tendo cada trilho cerca de 6,90 m), a intensidade e a má remuneração dos trabalhos na construção da Estrada de Ferro de Baturité. A experiência penosa dos operários é evidenciada no próprio ofício enviado pelos engenheiros. O próprio Julio Pinkas mencionou que os trabalhadores que não se evadiam do serviço já traziam consigo seus próprios feitores, rejeitando os já contratados da estrada de ferro, o que implica pensar, no mínimo, maus tratos por parte desses homens como também levaria os leitores dos jornais *Echo do Povo*, *Colossal* e *O Retirante* a considerar como prováveis as acusações de excessos de violência contra trabalhadores da EFB e retirantes, periodicamente publicadas nesses folhetins.

Não se pode perder de vista também que experiências como estas eram vividas na edificação de outras ferrovias no Brasil. Almir Chaibam El-Kareh (1982, p. 78), em seu estudo sobre a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, ressalta a dificuldade em reunir trabalhadores para a construção da via férrea em virtude da “dureza do trabalho sujeito a acidentes”. O próprio Carlos Alberto Morsing havia enfrentado problema semelhante na construção dessa via férrea. Em 1860, no relatório referente à citada ferrovia, foi reclamado que na construção de um dos túneis

[...] a grande dificuldade tem sido a de conservar no serviço a força completa dos mineiros. Do grande número importado pelos empresários poucos se conservam além de algumas semanas; e aqueles que ficam, conhecendo a dificuldade de

⁸⁵ *Echo do Povo*, 7 de agosto de 1879.

⁸⁶ Cada trilho pesava 20 kg por metragem; a EFB chegou a importar trilhos de 7 m.

obter braços, tornam-se exigentes e trabalham quando bem lhes parece (EL-KAREH, 1982, p. 77).

Muito embora a falta de braços para o trabalho na Estrada de Ferro D. Pedro II fosse de operários qualificados, a dureza do trabalho é evidenciada, assim como a resistência a ele, ambas semelhantes às vividas nos serviços da EFB. Nesta, principalmente pela referência à necessidade de trabalhadores imperitos, percebe-se a plausível intensidade do serviço a fazer, pois é provável que esses trabalhadores fossem os designados para carregar trilhos e outros materiais – serviços que não necessitavam de perícia –, trabalho árduo e que dificilmente seria feito pelos que já haviam desenvolvido alguma especialização de modo que a solução encontrada, tanto por Pinkas quanto por Morsing, foi a pauperização completa desses homens para que eles se sujeitassem a trabalhar na edificação da Estrada de Ferro de Baturité. E, ao que parece, era uma opção costumeira, pois Julio Pinkas, que seis meses antes desse impasse havia apresentado reclamação semelhante ao mesmo presidente, também sugeriu como solução o aniquilamento de qualquer outra possibilidade de subsistência aos operários. Na ocasião esse engenheiro informou da pretensão do subdelegado de Canoa, Francisco Mamede Rodrigues Martins, de formar turmas de trabalhadores utilizando a verba Socorros Públicos. Sua preocupação foi expressa logo em seguida:

[...] cumprem-me informar a V Ex^a que me poderá causar desordens no sentido da Estrada, esta mal intencionada aplicação dos socorros publicos e peço por tanto a V Ex^a – se digne negar a Comissão de Socorro de Canoa qualquer socorro, por elle pedido, ou mesmo dissolvê-la (MARTINS, 1879).

Também explicou “[...] que todos os indigentes habitantes em Canoa e verdadeiros necessitados estão no serviço d'esta estrada, recebendo socorros”. E concluiu alegando que o subdelegado teria atentado contra a “boa ordem da estrada” (MARTINS, 1879).⁸⁷

⁸⁷ Ofício s/n, 26 de janeiro de 1879 (BR. Apec, EF.FB, cx. 3, 1879).

Do mesmo jeito Morsing compreendeu que, para obrigar os operários a trabalhar na edificação da ferrovia, era necessário eliminar todas as alternativas possíveis, ou seja, impedir qualquer possibilidade de auxílio ou trabalho remunerado fora do arraial da Estrada de Ferro de Baturité: impedir, inclusive, que ele tivesse família, pois, *as mulheres socorridas considerar-se-hão sempre felizes em dividir o socorro que receberem com os homens.*

Nessa disputa entre engenheiros e operários, todavia, foi evidenciada uma tentativa de organização dos trabalhadores em busca de melhores condições de vida e trabalho a qual diz respeito ao estabelecimento de relações entre os operários no interior dos serviços de construção da EFB, dando os contornos de uma classe àquele grupo, à medida que eram unificados “[...] uma série de acontecimentos díspares e aparentemente desconectados, tanto na matéria-prima da experiência como na consciência” (THOMPSOM, 1987), gerando a mesma reação. Nesse sentido a recusa e a evasão em massa do trabalho de construção, bem como a imposição de condições pelos que ficavam, indicam uma percepção da partilha de experiências e interesses comuns entre eles e que tais interesses eram distintos (ou contrários) aos de outros homens, os engenheiros e feitores. Um processo que se desenvolveu no decorrer de muitos anos.

Debalde todo o esforço diário empreendido nesses serviços pelos operários; a maior parte dos trabalhadores não teria acesso aos serviços da ferrovia e nunca experimentaria uma viagem nos trens da Estrada de Ferro de Baturité.⁸⁸ Em 1879, o editor do jornal *Echo do Povo* chamou a atenção: “[...] as passagens estão por um preço exorbitante, impossível para o pobre, sobretudo por não haver 3^a classe” (ECHO..., 1879b). Tão oneroso era o transporte nos trens que “[...] até o comercio está impossibilitado de servir-se da estrada para o transporte de seus gêneros e mercadorias” e que “[...] de Maranguape a Pacatuba se esta transportando em carros comuns e costas de cavalos, porque segundo a nova

⁸⁸ Com exceção daqueles que ganharam passagens nos trens da Baturité para voltarem aos seus lugares de origem na Internação dos emigrantes.

tabella é impossível se fazer face as despezas”⁸⁹ Em 1928, passagens de 2^a classe de Fortaleza até o ponto final da linha férrea, em Crato, tinham preço superior em 13\$300; o valor pago por uma vitrola. Considerando o fato de que objetos de natureza tecnológica eram artigos caros no início do século XX, têm-se valores pouco modestos para as passagens férreas.⁹⁰

Dessa maneira a vida dos trabalhadores da Estrada de Ferro de Baturité também foi marcada pela estada nos abarracamentos ao longo da linha férrea, que reunia grande quantidade de homens, mulheres e crianças alistadas para os mais diferentes serviços. Esses acampamentos em períodos de seca ganhavam proporções gigantescas em virtude da função de socorro público com a qual a edificação da ferrovia era investida, como ocorreu em 1878-1879,⁹¹ 1915-1916 e 1919-1920.⁹²

Ali experimentaram fome, sede, desnutrição, nudez, epidemias, acidentes, entre outros infortúnios. Tamanha miséria foi vivenciada que essas pessoas foram representadas nos discursos jornalísticos (cujas denúncias foram mais radicais) como uma “miseria andrajosa”, ou a “[...] forma grosseira, avessa aos hábitos de nossa educação, porque são tratados os nossos patrícios empregados da estrada, onde os detêm a miseria do tempo, e a cada passo tragam o insulto que revolta-lhes os brios”. E ainda o “chibateamento dos infelizes indigentes e o duro trato de escravos que lhes é infligido” e a “profanação ao pudor das virgens, nas penitenciárias da via férrea sob o título de abarracamentos, por aqueles

⁸⁹ *Echo do Povo*, 9 de julho de 1879.

⁹⁰ Cf: Vritola ou Zon-o-phone, conforme artigo de jornal publicado em Freyre, 1974. Ver comparação de preços em: Cortez (2008, p. 90).

⁹¹ Dos três períodos, importa destacar o primeiro, 1877-1879, como experiência compreendida mais impactante para os operários porque se constituía na primeira tentativa do governo provincial de reunião popular em abarracamentos para realização das obras de construção de estrada de ferro no Ceará. É importante ainda considerar que, nos demais períodos de seca e encampação da obra pelo governo provincial ou republicano, há também a experiência do abarracamento (as casas de turmas), que têm ressonância com o observado nos primeiros abarracamentos e não serão ignorados.

⁹² Não desconsiderando, todavia, anos de seca no entremeio desses períodos, mas são consideradas ocasiões em que há uma relação mais estreita entre seca e estrada de ferro.

que estão convertidos em senhores de seu corpo e de sua liberdade” (ECHO..., 1879c),⁹³ de forma que importa analisar a experiência dos trabalhadores nos abarracamentos da EFB porque elas evidenciam muito sobre as transformações do trabalho, do cotidiano, da vida dos imigrantes submetidos às novidades da modernidade como a ferrovia.

Ferrovia e epidemia

Mal haviam começado os trabalhos, surgiu uma nova epidemia mais horrorosa, mais mortífera, que submeteu á dura prova a constancia e valor cívico da illustre comissão [de engenheiros]. A varíola manifestou-se com um furor de que não há exemplo nos annaes da humanidade, fazendo milhares de vítimas por dia, atacando de chofre na Capital a 60.000 pessoas; em Maranguape a 6.000; em Pacatuba a 3.000; no percurso da linha férrea até Baturité a mais de 5.000; sem fallar em desenas de outras localidades mais a que o terrível mal estendeu os seus estragos cobrindo de luto a província (CÂNDIDO, 2005, p. 103).

Em 14 de março de 1880 foi inaugurada a estação de Canoa, a última do que seria a primeira parte da Estrada de Ferro de Baturité. Em comemoração, foram realizados jantares, viagens pelos trilhos e discursos foram proclamados ao som de muitos “vivas”. José Júlio de Albuquerque Barros, presidente do Ceará que acompanhou a construção dessa via durante a primeira encampação pelo governo imperial entre 1878 e 1880, na ocasião fez um longo discurso exaltando os engenheiros na pessoa de Carlos Alberto Morsing, que chefiara os trabalhos, destacando as dificuldades enfrentadas por esse profissional e sua equipe. Entre as adversidades citadas, foi enfatizada a ocorrência de uma epidemia de varíola (trecho transcrito acima) que havia vitimado dezenas de trabalhadores da Estrada de Ferro de Baturité.

É certo que há uma tendência do presidente Albuquerque Barros ([1880?]) em exagerar os fatos e o número de acometidos, até porque a

93 *Echo do Povo*, 16 de julho de 1879.

menção à epidemia tinha o intuito de valorizar o trabalho dos engenheiros que, segundo ele, não desertaram de “[...] seu posto de honra e, pelo contrário, muitos delles, affrontando a morte, deram testemunho de sua filantropia nos lazaretos de variolosos, em que supriam junto ao leito dos enfermos a falta de médicos”. Contudo, a referência ao surto de varíola evidencia os sinais de uma experiência dolorosa vivenciada nos canteiros de obra da edificação de estradas de ferro. O próprio Carlos Alberto Morsing já havia feito referência à rudeza dos trabalhos na edificação da EFB nos relatórios enviados ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, no mesmo ano de 1880. Após discriminar as obras realizadas nos 20 meses e 13 dias em que chefiou a construção, o engenheiro enfatizou:

[...] todos esses trabalhos foram executados em circunstâncias excepcionais, tendo sido necessário construir numerosos abaracamentos para abrigo de 10, 20 e 30.000 pessoas e prover a sua alimentação; estabelecer fábricas de cal e de materiais de alvenaria, explorações de pedreiras, oficinas de canteiro, ferraria e carpintarias; e organizar muitos outros serviços, em luta com epidemias, com a escassez d'água e com outros funestíssimos efeitos da terrível calamidade que pesou sobre a região do prolongamento como sobre toda a província do Ceará (MORSING, 1880).

A epidemia não estava intimamente restrita aos locais de trabalho da construção da Estrada de Ferro de Baturité. Como Albuquerque Barros mencionou no seu discurso de inauguração do terminal de Canoa, a varíola tinha sido disseminada em muitas localidades do território cearense. Também os relatórios de comissões de socorro, sobretudo no que diz respeito ao final da década de 1870, indicaram situação de calamidade em várias partes do território cearense.

Segundo Mike Davis (2002, p. 100) esta moléstia atingiu o Ceará em 1878 “[...] após assolar a capital paraibana, João Pessoa” e teria aniquilado um terço da população de Fortaleza entre novembro e dezembro do referido ano. Entre os mortos estaria, inclusive, a esposa do então

presidente da província cearense, José Julio de Albuquerque Barros. No Cariri, região à qual a EFB só chegaria no final de 1926, a epidemia de varíola foi relatada com acentos dramáticos. Sobre o estado sanitário de Crato, pra citar um exemplo, o relatório médico de maio de 1879 informou que “[...] a variola tem accomettido a metade da população, sendo raros os casos em que se manifesta benigna”. E ainda escreveu o relator: “[...] a mortalidade diaria antes da minha chegada era de trinta, termo medio, tendo no dia 8 deste attingido a cinqüenta e cinco; em quanto que atualmente, sem embargo de manter-se a epidemia no mesmo grão de intensidade regula vinte” (CEARÁ, 1879c).⁹⁴

Esta situação, contudo, não se constituía numa novidade. Darlan de Oliveira Reis Júnior (2014, p. 70), em estudo sobre a pobreza no Cariri nesse período, destacou a ocorrência de outras epidemias no Ceará a partir da atuação do médico Antonio Manoel de Medeiros, que percorreu parte do território cearense juntamente com as comissões de socorro: foram duas visitações do clínico na epidemia de cólera, por volta do ano de 1862, e na epidemia de varíola, em 1879. Segundo os relatórios escritos por Medeiros, a epidemia de cólera foi devastadora, com a cifra diária de mortes, na cidade de Crato, para continuar usando-a como exemplo, chegando a alarmantes 48 óbitos, entre 26 de junho e 7 de julho de 1862. Conforme Reis Júnior (2014, p. 274), a intensidade do contágio dessa moléstia era tamanha que “[...] até os coveiros faleciam após terem contatos com os defuntos”. De outro lado, Jucieldo Ferreira Alexandre destacou o horror dessa experiência na análise que fez das representações da doença estampadas nas páginas do jornal *O Araripe* – entre outras, a de castigo divino (ALEXANDRE, 2010). Já para o médico citado, no entanto, a segunda epidemia de varíola foi mais devastadora, uma vez que, nessa ocasião, Antonio Manoel de Medeiros contraiu a chamada “bexiga”, doença a que sucumbiu, morrendo já na cidade do Rio de Janeiro.

⁹⁴ AN – Governo do Ceará. Ofício nº 3.683 (cópia anexa de relatório médico), de 16 de junho de 1879.

Os surtos de doença ocorridos no Brasil que acometeram trabalhadores da edificação de vias férreas, como foi o caso da epidemia de varíola⁹⁵ que vitimou empregados da construção da EFB, não necessariamente tinham explicação ou relação direta com tais realidades. As causas de uma epidemia e sua propagação são as mais diversas,⁹⁶ não existindo possibilidade de restringir este quesito a um ou dois aspectos explicativos. Isso é fato. Nada obstante ao que indicam alguns relatos e relatórios referentes às condições de vida e trabalho nessas obras,⁹⁷ houve uma forte identificação entre os canteiros de trabalho das vias férreas e a existência de surtos epidêmicos. E isso, já nos primeiros anos da experiência de edificação de estradas de ferro no Brasil. O apelo do redator do jornal *O Araripe* para sensibilizar moradores do Cariri cearense à adesão aos trabalhos de construção da estrada de ferro de Pernambuco, solicitados pelo Sr. Fernando Eiras, cujo trecho inicial foi citado no capítulo anterior, evidencia sinais dessa realidade.

Pedimos lhes pois e em particular a cada um dos nossos amigos empenhem todos os seus exforços (sic), a fim de que o Sr. Eiras consiga engajar o maior numero de trabalhadores, fazendo ver aos moradores de suas terras as vantagens de um tal engajamento para

⁹⁵ Ela vitimou muitos trabalhadores da EFB, no final da década de 1870, quando a construção já se aproximava da cidade de Baturité. Os doentes, ao que indicam os registros da época, foram tratados à base da célebre água ingleza fornecida ao tempo das bexigas, uma vez que seu uso era útil no tratamento de infecções, e também, por ser um antiespasmódico prevenindo a ocorrência de contrações involuntárias de órgãos como o estômago, intestino, útero e bexiga – sintomas típicos da varíola.

⁹⁶ A malária, por exemplo, segundo Erney Plessmann Camargo, foi identificada em “escritos chineses e egípcios de 3 mil anos a.C.” No Brasil, escritos médicos a identificaram “[...] no século XVI e, daí por diante, em toda a história médica brasileira, embora não existam, até o século XIX, registros quantitativos sobre sua prevalência” (CAMARGO, 2003, p. 26). Também são bastante conhecidas as pestes que vitimaram um terço da população europeia durante a chamada Idade Média.

⁹⁷ Também será percebida essa relação para as frentes de trabalho da construção de açudes e estradas de rodagem, mais comuns no início do século XX. Isto porque o aglomerado de pessoas era um dos aspectos que contribuía para o surgimento ou a disseminação de moléstias.

cada um delles, e procurando desvanecer alguns terrores estúpidos, com que gentes miseravelmente ignorantes procuraõ (sic) prevenil-os, como seja esse de captiveiro. O governo e os directores do serviço protegem os trabalhadores da estrada em todo o que é possível, levando seo zelo a ponto de os tratar delicadamente em qual quer molestia que appareça: moléstias dizemos nos destas que ha em toda parte; pois nos lugares, onde já está o serviço, não existem febres ou outra qual quer epidemia, como por malignidade se tem dito (O ENGAJAMENTO, 1858, p. 3).⁹⁸

A necessidade de desvincular a presença ou a certeza da enfermidade dos serviços em ferrovias na compreensão dos leitores do jornal, assim como o empenho em garantir a proteção do governo e diretores “em qualquer moléstia” que aparecesse, já significava um forte indício da relação aproximada entre via férrea e epidemias. Da mesma forma, a necessidade de “desvanecer terrores estúpidos” implicava que tal ideia estava presente na compreensão dos homens e mulheres que se esperava aproveitar em tais obras na função de jornaleiros e empregados mais ou menos qualificados.

Na historiografia sobre a expansão da malha férrea no Brasil é possível identificar a referência a associações entre ferrovia e surtos de moléstias. Rodolpho Telarolli Junior (1996, p. 268), em estudo na *Imigração e Epidemias no Estado de São Paulo*, analisou o papel da expansão ferroviária “[...] na epidemiologia e na operacionalização do combate à febre amarela”. Conforme esse autor, “[...] os sucessivos episódios em que o avanço da linha férrea foi seguido da ocorrência de epidemias, em especial de febre amarela, não passaram despercebidos às autoridades sanitárias estaduais” (TELAROLLI JUNIOR, 1996, p. 275). Nesse sentido,

[...] a rapidez nos transportes favoreceu a disseminação das epidemias na década de 1890 através da zona cafeicultora, levando doentes e vetores a locais ainda não contaminados. Primeiro vinha o café, seguido pelos trilhos da ferrovia, sucedida pela febre amarela, roteiro que se repetiu à exaustão,

⁹⁸ *O Araripe*, 26 de junho de 1858, p. 3.

indicando para as autoridades sanitárias a existência de uma íntima relação entre o transporte ferroviário e a situação sanitária (TELAROLLI JUNIOR, 1996, p. 275).

Em Goiás, no início do século XX, conforme artigo escrito por Leandro Carvalho Damacena Neto, é possível perceber uma íntima relação entre ferrovia e males do estado sanitário. Segundo o autor, a gripe espanhola entrou no referido estado no “[...] caminho percorrido pela estrada de ferro, ou seja, no final do ano de 1918, ela grassa primeiramente nas cidades que fazem parte do itinerário da ferrovia: Catalão, Ipameri e em outras cidades” (DAMACENA NETO, 2009, p. 2). Sobre o Pernambuco, há menções de epidemias que teriam vitimado muitos trabalhadores da estrada de ferro, como a de cólera-morbo em 1856, que teria sido, inclusive, fatal para muitos engenheiros ingleses empregados na obra. Provavelmente, foi sobre esta moléstia a que se referiu o autor da nota publicada no *Araripe*, citada acima, ao tentar debelar qualquer vinculação entre ferrovia e o alastramento de doenças.⁹⁹ Mesmo para a Estrada de Ferro de Baturité é possível identificar referências como a do presidente do estado do Ceará, no início do século XX, que afirmou:

[...] da Capital a epidemia alastrou-se ao interior, ao longo da Estrada de Ferro de Baturité, até o extremo sul do Estado; daí, fez a moléstia uma dupla derivação para os lados, voltando em sentido inverso, por duas paralelas ao primeiro caminho seguido até o litoral (CEARÁ, 1919, p. 31).¹⁰⁰

A associação entre ferrovia e epidemias estava centrada na facilidade e rapidez da comunicação estabelecida entre diferentes regiões com a construção de estradas de ferro. Telarolli Junior enfatizou a própria facilidade de disseminação dos vetores das doenças (os mosquitos transmissores da febre amarela, por exemplo) transportados

⁹⁹ Portal Pernambuco de A-Z. *História da Ferrovia em Pernambuco*. Disponível em: <http://www.pe-az.com.br/>. Acesso em: 13 dez. 2014.

¹⁰⁰ Mensagem à Assembleia Legislativa do Ceará, 1919, p. 31.

entre as bagagens e os passageiros, como também de pessoas já infec-
tadas, dando celeridade ao processo de contágio bem como atingindo
cidades e regiões afastadas e, às vezes, isoladas no que dizia respeito aos
circuitos mais costumeiros de doenças (geralmente locais com grande
fluxo de pessoas, entrepostos comerciais ou cidades localizadas nas
confluências de estradas). A constatação dessa realidade, em São Paulo,
levou o serviço sanitário estadual, em momentos de grandes epidemias,
a recorrer à interrupção da comunicação ferroviária entre alguns
trechos, proibindo também baldeações de cargas e passageiros
(TELAROLLI JUNIOR, 1996, p. 277).

No Ceará, a referência da compreensão de que a facilidade no fluxo
de pessoas entre lugares diferentes é nítida nas mensagens do governo
do Estado, principalmente nas primeiras décadas do século XX, quando
a EFB estava muito perto de ser concluída. Nelas, é possível encontrar
afirmações como a expressa na Mensagem de 1918: “[...] já anterior-
mente, por Acto de 14 do mesmo mez, o Dr. Antonio Filgueiras
Sampaio recebia o encargo de combater a varíola no Juazeiro, onde o
vai-vem da população adventícia tornava perigosa a propagação do
mal” (CEARÁ, 1918a, p. 50).¹⁰¹ Em 1919, foi referida a entrada da
Grippe no estado pela infecção dos estivadores que descarregaram o
vapor “Ceará” que havia chegado ao porto de Fortaleza vindo do Sul.
Por consequência, nesse mesmo relatório, foi lógica ao presidente a
afirmação de que a *Grippe* teria chegado ao interior pelos caminhos de
ferro, menção já citada anteriormente.

É certo que o fluxo de transeuntes podia estar relacionado a outras
motivações: no caso de Juazeiro, as romarias contribuíam para o vai e
vem de pessoas. Mas fica nítida a percepção de que a facilidade de
comunicação entre pontos distantes implicava também a celeridade da
disseminação de doenças – fosse ela por viagens de andarilhos, ou em
navios, ou em trens, de modo que, pode-se afirmar, este, dentre outros
aspectos, contribuiu para que a ferrovia fosse progressivamente sendo
associada ao aparecimento e disseminação de epidemias.

¹⁰¹ Mensagem à Assembleia Legislativa do Ceará, 1918, p. 50.

De outro lado, ainda pode ser citado o ajuntamento de pessoas em locais improvisados – os abarracamentos – e sempre menores que o necessário como um dos aspectos que contribuíam para o surgimento de doenças que, pelas péssimas condições de higiene experimentadas nesses lugares, se disseminavam muito rapidamente. Novamente, conforme Telarolli Junior (1996), nas ferrovias paulistanas a mortalidade entre os empregados da estrada de ferro foi tamanha que, em certos momentos, tal incidência chegou a colocar em risco o próprio funcionamento da empresa.¹⁰²

De fato, a higienização precária dos acampamentos de empregados da Estrada de Ferro facilitava a proliferação de doenças e o aparecimento de epidemias. Essa realidade foi muitas vezes denunciada nos jornais que circularam em Fortaleza no final do século XIX, sobretudo aqueles que faziam oposição ao governo. Na edição de 9 de novembro de 1879 do jornal *Echo do Povo*, foi denunciada a situação precária dos abarracamentos do Itapahy, com base em ofício escrito pelo médico responsável pelo atendimento dos operários ali estabelecidos. Conforme a notícia, no referido alojamento havia:

- Abatimento moral dos indigentes expostos quase NUS á um sol abrasador;
 - Excesso de serviço a que são forçados desde as 6 até as 12 horas do dia sem descanso nem interrupção;
 - Fornecimento de alimentação INSUFICIENTE e de MÁ qualidade;
 - Habitação immunda, no meio do lixo de matérias insalubres em decomposição;
- [O editor toma a liberdade de acrescentar as seguintes]
- Chibateamento e toda a sorte de maus tratos;
 - Desenvolvimento de prostituição elevado a um grau epidemico;
 - Multas frequentes de perda de salários, que não se procura indagar a favor de quem revertem;

¹⁰² Mensagem à Assembleia Legislativa do Ceará, 1918, p. 277.

– Orgias compostas de mulheres recrutadas pela força de cavalaria e infantaria, que o governo ali mantem, etc, etc. (ECHO..., 1879e).¹⁰³

A vida em comum nos abarracamentos “era nova para os retirantes”, que estavam “[...] acostumados a uma vida familiar isolada, nuclear, léguas de distância do vizinho mais próximo”. De sorte que, “[...] o amontoado de palhoças impunha uma convivência diferente, em que todos lutam contra todos pelas vagas nas obras, pela ração diária, pela esmola governamental e privada...” (NEVES, 2000, p. 54). Isso fazia dessa vivência um período marcante de suas vidas ainda mais intenso e doloroso com a experiência de epidemias.

Em ofício de 8 de outubro de 1879, enviado pelo médico José Lourenço ao engenheiro Julius Pinkas, foi alertada a possibilidade do surgimento de epidemia nos abarracamentos do Itapahy contendo a avaliação das condições sanitárias a que estavam expostos os trabalhadores da EFB, situação que, segundo o médico, contribuiria para a rápida proliferação de doenças. Para o clínico, “[...] o calor abrasador durante o dia e a humidade das noites, o abatimento moral dos indigentes, a alimentação insuficiente e de má qualidade que lhes tem sido distribuída ultimamente, a nudez, a falta de asseio são condições todas favoráveis ao desenvolvimento de qualquer epidemia” (SILVA, 1879). E ainda considerou:

[...] acho conveniente pois: vistir (sic) os indigentes, dar-lhes carne verde ao menos uma vez por semana, todo cuidado na escolha dos generos que devam ser remettidos para alimentação dos operarios, o aumento das rações, mandar enterrar nos abarracamentos o lixo e todas as materias que se achão em

¹⁰³ *Echo do Povo*, 9 de novembro de 1879. Muito embora o jornal *Echo do Povo* apresentasse um discurso de oposição com forte acento radical, as denúncias veiculadas no periódico têm reverberação nos documentos da correspondência oficial da província do Ceará, como também na experiência semelhante, sob alguns aspectos, de trabalhadores na construção de outras estradas de ferro no Brasil, assegurando-a como documentação possível para a interpretação das experiências (e sofrimentos) dos trabalhadores alojados nos acampamentos da Estrada de Ferro de Baturité.

decomposição, fazer fogueiras durante a noite em todas as residencias; interromper os trabalhos da linha das 9 horas da manhã até as 3 da tarde; prohibir a matança de gado na feira do Itapahy (SILVA, 1879).¹⁰⁴

Conforme José Lourenço (1879), o abarracamento do Itapahy, que existiu entre os anos de 1879 e 1880, reunia mais de 30 mil pessoas entre operários, suas famílias, engenheiros, negociantes e outros. Para suportar essa quantidade de indivíduos foi gerada uma estrutura mínima com residências (barracas), lazaretos, uma feira que também era um matadouro de gado. Tudo, ao que indicam as palavras do médico, apenas improvisado. No parecer da comissão formada pelos médicos João da Rocha Moreira e Rufino Antunes de Alencar, incumbidos de avaliar a suspeita de José Lourenço do início de uma epidemia de cólera nesse alojamento, foram corroboradas as sugestões do primeiro médico, o que reforça a certeza de uma precária organização do local e o estado de miséria dos operários. No parecer dos dois médicos componentes da comissão foi acrescentado:

[...] cabe não descançar em face do conjunto de circunstancias todas favoraveis ao desenvolvimento de varias moléstias e neste intuito pedimos á V. S^a a adopção de medidas hygienicas no sentido de suffocar o mal que começa e evitar a diffusão de epidemias. Perfeitamente de acordo com o digno da linha que apresentou á V. S^a a necessidade de vestir os trabalhadores, alimento-los mais convenientemente dando-lhes carne verde ao menos uma vez por semana, nós julgamos ainda necessário que lhes conceda o uso do café ou aguardente diariamente pela manhã. Outro sim é preciso varrer os abarracamentos, subterrarr o lixo e materias organicas, afastar da feira do abarracamento do Itapahy a matança de gado e velar pela limpeza das valletas onde se depositam as materias fecaes cobrindo-as diariamente com uma camada espessa de areia (SILVA, 1879).¹⁰⁵

¹⁰⁴ Ofício s/n, de 8 de outubro de 1879 (BR. Apec, EF. FB, cx. 3, 1878).

¹⁰⁵ Parecer da comissão, de 10 de outubro de 1879.

Rodolfo Teófilo foi um ferrenho crítico do ajuntamento dos retirantes em lugares específicos (campos de concentração). Em sua conclusão, publicada em 1922 no livro *Seccas do Ceará (segunda metade do século XIX)*, o autor denunciou “aglomerar os retirantes era matá-los”. Ela era o resultado da observação de uma política pública de socorro aos indigentes da seca que se baseou na concentração de um número alarmante de pessoas nas improvisadas barracas montadas às margens das frentes de trabalho, como foi a construção da EFB.

Na construção da via férrea de Baturité, foi identificado o surgimento de várias enfermidades e a morte de trabalhadores em consequência delas. Indícios dessa realidade são encontrados com certa facilidade nos jornais, sobretudo os que faziam oposição ao governo, que circularam em Fortaleza, ou mesmo no interior do Ceará, à época da realização da referida obra. No início de 1880, o editor do jornal *Echo do Povo*, ao mesmo tempo em que denunciava a fome experimentada pelos trabalhadores da ferrovia, repassou sinais das moléstias enfrentadas por esses homens durante a execução dos serviços. Conforme:

[...] a molestia reinante nos abarracamentos é fome, mas esta não se cura com quinino, nem com a celebre agua ingleza fornecida ao tempo das bexigas, e portanto o medico-fiscal foi mandado retirar para as comissões de socorros os famintos que o director ia recrutando em massa. O mesmo fez com muitos outros cujas doenças eram bichos de pés e barriga enhadada (ECHO..., 1880b).¹⁰⁶

A referência a pacientes com *bicho de pé* e *barriga enhadada* sugere uma menor gravidade dessas doenças. Provavelmente, eram enfermidades comuns, sobretudo o bicho de pé, corriqueira em regiões com a presença de bosques, florestas e praias, uma paisagem aproximada da encontrada nas proximidades de Canoa, em virtude da presença do Maciço de Baturité. Essa, em especial, era uma doença que incomodava muito aos que eram acometidos, porque provocava uma coceira severa nos portadores.

¹⁰⁶ *Echo do Povo*, de 1º de fevereiro de 1880.

Quanto à barriga inchada, provavelmente se tratasse de esquistosomose, uma doença crônica causada por parasita do gênero *Schistosoma*, do qual existem seis espécies diferentes, sendo apenas uma delas encontrada no continente americano. Como o bicho de pé, podia ser contraída na permanência com pés descalços em regiões mais úmidas, com água parada – por isso, também é bastante comum em pessoas que trabalham na agricultura e nas proximidades de açudes. Mas, ao contrário da primeira, essa enfermidade podia levar à morte do paciente. De qualquer forma, à medida que a construção da Estrada de Ferro de Baturité avançava rumo ao interior, os operários eram suscetíveis a doenças mais comuns nas regiões a que chegavam.

Contudo, nos abarracamentos da Estrada de Ferro de Baturité houve momentos de crise em função do aparecimento de enfermidades como a varíola e o *cholera-morbus*, além das doenças cujos efeitos não configuravam uma “peste”, mas que incomodavam cotidianamente os trabalhadores. Para tratamento dos operários enfermos, existia em cada acampamento “[...] uma ambulância composta de medicamentos os mais precisos, sendo encarregado da applicação dos remedios receitados o administrador do abarracamento” (CEARÁ, 1879j).¹⁰⁷ Além disso, havia os espaços de atendimento e internação aos enfermos dentro dos acampamentos: hospitais, enfermarias e lazaretos.

Pelo que as fontes estudadas permitem entrever, essas edificações se diferenciavam em parte pelas dimensões que tinham: o hospital seria maior que uma casa enquanto a enfermaria, por exemplo, seria uma edificação com grandezas relativas a uma casa, mas também pelas características inerentes à doença tratada em cada um desses espaços, havendo uma diferenciação deles estabelecida de acordo com o risco de contágio e a gravidade da moléstia.

Um hospital erguido ao longo da construção da EFB estava localizado num dos alojamentos mais populosos à margem da obra, a saber, o do Itapaí. Conforme pesquisa nos ofícios trocados entre a presidência do Ceará e a diretoria dessa ferrovia, em julho de 1879, tal hospital estava sob

¹⁰⁷ Ofício s/n, de 20 de dezembro de 1879 (BR. Apec, EF. FB, cx. 3, 1879).

responsabilidade de Manoel de Sá Barreto Sampaio, médico responsável pela 2^a seção da via férrea desde 13 de março de 1879 e tinha dimensões impressionantes: o relato desse clínico destacou que o lugar achava-se “[...] em estado de receber os operarios enfermos que naquele lugar de 12 mil pessoas não dispunham de accommodações necessarias a um tratamento regular” (CEARÁ, 1879i).¹⁰⁸ Tais indícios dão ideia de uma acomodação mais permanente para o tratamento dos doentes à medida que agregava um número maior de convalescentes. Mas não apenas isso. Há aí também a sugestão de que locais como o hospital do Itapaí foram destinados ao tratamento de casos que ofereciam pequeno risco de contaminação, sendo os enfermos com suspeição de moléstias contagiosas tratados em locais organizados em regime de improviso ou urgência. Nesse caso, as enfermarias e os lazaretos.

O mesmo médico Manoel de Sá Barreto Sampaio, que era responsável pelo hospital do Itapaí, atendia doentes em enfermarias situadas ao longo dos trilhos em construção da EFB. Duas, pelo menos, foram identificadas: a que estava localizada em Canoa e outra, denominada Maleitas, edificadas em março e outubro de 1879, respectivamente. O motivo para crer que estes locais tinham o caráter de uma assistência médica de urgência é a presunção de dimensões menores, ainda que o fluxo de pacientes nesses locais fosse intenso. Em Canoa, de 21 de dezembro de 1878 a 10 de dezembro de 1879, 628 doentes foram atendidos. Destes, 431 saíram com vida da enfermaria, 83 morreram e restaram 94 ainda internados (77 homens e 17 mulheres). Já na enfermaria Maleitas, entre 3 de outubro e 10 de dezembro de 1879, 144 doentes foram internados: 60 foram curados, 8 faleceram, restando 76 enfermos (59 homens e 17 mulheres). Destarte, o número de doentes nos alojamentos da Estrada de Ferro de Baturité foi certamente superior a estes, pois somente Manoel de Sá Baretto Sampaio, entre 13 de março e 10 de dezembro de 1879, receitou 4.914 pessoas acometidas das mais diversas enfermidades (CEARÁ, 1879).¹⁰⁹

¹⁰⁸ Ofício s/n, de 19 de julho de 1879 (BR. Apec, EF. FB, cx. 3, 1879).

¹⁰⁹ Ofício s/n, de 20 de dezembro de 1879 (BR. Apec, EF. FB, cx. 3, 1879).

Contudo, perceber que um número considerável de pessoas foi atendido numa enfermaria denominada “Maleitas” pode ser instrutivo a respeito das doenças que os trabalhadores da EFB enfrentaram. Segundo os estudos de Warren Dean (1996, p. 119-120) em torno da devastação da Mata Atlântica, *maleitas* era uma nomenclatura dada às moléstias malária e febre amarela. A referência na literatura de cronistas a ambas as enfermidades se tornou frequente (ou incontável, como propôs este autor) no Brasil a partir do século XVIII. Nessa época, nas zonas de Mata Atlântica, a malária, introduzida no país pelo tráfico de africanos, “[...] havia se tornado endêmica, à medida que se intensificava o tráfico escravo e que a população rural se tornara mais densa”. Enquanto a febre amarela:

[...] estava se tornando endêmica também entre populações de primatas, já que os mosquitos infectados se reproduziam nas copas das bromélias do dossel, com influências desconhecidas sobre a distribuição desses animais e sobre a composição da floresta e a dispersão das plantas (DEAN, 1996, p. 119-120).¹¹⁰

Ainda conforme Dean (1996), a contração destas moléstias significava uma experiência penosa aos habitantes nas zonas de Mata Atlântica, tanto que foi empreendida uma estreita associação do espaço e da vegetação com as doenças, relação que contribuiu, aliada a outros aspectos, no processo de devastação da cobertura vegetal dessa floresta.

De outro lado, a referência a medicamentos como o quinino indica a necessidade de tratar as maleitas. O uso desse composto, comum nos hospitais da Madeira-Mamoré, indica a possibilidade de haver, entre os pacientes, alguns doentes de malária, uma vez que o sulfato de quinina tem funções antitérmicas, antimaláricas e analgésicas (HARDMAN,

¹¹⁰ Dean (1996, p. 119-120) - É curioso que, assim como na estrada de ferro, a dolorosa experiência de ser vítima das maleitas, como o foram muitos dos homens e mulheres que se aventuraram na Mata Atlântica em busca de ouro ou em fuga da vigilância da Coroa portuguesa, contribuiu para a concepção de uma associação da região ou do espaço com as referidas doenças.

1988, p. 152). Mais provável porque, em 1917, sais de quinino foram enviados pelo governo do Estado para tratamento de uma epidemia de impaludismo (sinônimo de malária) (CEARÁ, 1917b)¹¹¹ que, no ano seguinte, vitimou “[...] mais de um terço da população do Ceará, ora manifestado na forma clássica de seu quadro clínico, ora encoberto em modalidades diversas da mesma feição morbida” (CEARÁ, 1918b, p. 48)¹¹² muito embora, no Ceará, haja mais registros de febre amarela do que de malária.

O uso do quinino, sobretudo para o tratamento da malária, também foi identificado em outros acampamentos de trabalhadores em construção de estradas de ferro. Benchimol e Silva (2008), em estudo sobre a medicina tropical e a construção de ferrovias, enfatizaram os tratamentos sanitários desenvolvidos entre os empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil no momento em que a construção alcançava o território de Minas Gerais. Conforme os autores,

[...] a enorme quantidade de infectados e a impossibilidade de substituí-los levaram a comissão médica a adotar quase exclusivamente a quininização curativa para os infetados e a preventiva para os indenes. O ‘decreto’ de junho de 1907 impôs a todos o uso de quinina de três em três dias; na comunicação de setembro, ao Congresso de Medicina, Chagas (1908) fala em quininização a cada dois dias na totalidade dos operários, no intuito de combater as recaídas muito numerosas. No relatório à Estrada de Ferro Central, de janeiro de 1908, ele menciona quininização diária nos infetados e a cada três dias nos indenes. Segundo cálculos que apresentou então, a estratégia adotada em Minas redundava em aumento de 140 réis diários no salário de cada operário, mas era compensado ‘pelo trabalho útil de um indivíduo em condições de saúde satisfatória’ (BENCHIMOL; SILVA, 2008, p. 735).

Segundo Foot Hardman (1988, p. 152), o médico Oswaldo Cruz, em suas ações de profilaxia e tratamento dos empregados na edificação da

¹¹¹ Relatório de Governo de Estado, 1917, p. 29-30.

¹¹² Relatório de Governo de Estado, 1918, p. 48.

Madeira-Mamoré, propôs a criação de uma “função técnico-sanitária específica” de distribuidor de quinino ao lado de outras como a premiação para grupos de trabalhadores que se mantivessem saudáveis por mais tempo. Tamanha era a organização em torno da prevenção e do tratamento da malária com medicamentos como o quinino que o médico Belt, em relatório, afirmou que nunca

[...] enfrentara empreendimento que exigisse tamanha ‘organização e capacidade executiva do corpo médico’, o qual, em sua opinião, devia ser formado por pessoal mais numeroso, com experiência em doenças tropicais e formado em instituições especializadas como a London ou Liverpool School of Tropical Medicine (BENCHIMOL; SILVA, 2008, p. 743).

Essas ações na verdade eram parte de um “[...] programa inteiramente hierarquizado de combate à malária, sob controle direto da Companhia [Madeira Mamoré Railway], acrescido da vigilância por parte de representantes do poder público”. Com “[...] técnicas da higiene e saúde pública [como] componentes indispensáveis da organização racional do trabalho” (HARDMAN, 1988, p. 153). Elas, como era de se esperar, tiveram de vencer a resistência dos trabalhadores que muitas vezes rejeitaram o tratamento com quinino.

No relatório de Carl Lovelace foi registrado que, “[...] tão grande era o preconceito contra o quinino, que era dificílimo induzir um homem infeccionado de malária a tomar quantidade suficiente desta droga” (BENCHIMOL; SILVA, 2008, p. 745). Em alguns momentos, os trabalhadores eram obrigados a apresentar um cartão atestando de ingestão do medicamento como condição para receber o salário. Também os engenheiros recorrentemente atacados por malária e submetidos a tratamento com administração de quinino “[...] opuseram-se a ela alegando que produzia grandes incômodos, atacava vários órgãos, ‘a começar pelo estômago, levando o seu uso prolongado a provocar perturbações profundas no organismo, pois até como anafrodisíaco atuava’” (BENCHIMOL; SILVA, 2008, p. 747).

Na documentação analisada sobre a construção da Estrada de Ferro de Baturité não foram encontrados registros de resistência dos empregados ao tratamento com quinino, como também não há menções mais específicas de um programa mais organizado para controle sanitário nos abarracamentos dos operários, muito embora haja referências ao envio de quinino para alguns locais no interior do Ceará – alguns destes alcançados pela Estrada de Ferro de Sobral. Segundo a Mensagem do governo cearense de 1917, por exemplo, o presidente do estado enviou à Granja e Camocim “[...] certa quantidade de saes de quinino em cápsulas, para serem distribuídas entre a população pobre atacada de impaludismo” (CEARÁ, 1917a, p. 30).¹¹³ Em 1918, foi registrado na Mensagem do Governo do Estado o largo uso deste medicamento, posto que

[...] o governo tem encontrado grandes dificuldades, pois, encarregados como se acham todos os medicamentos, essa elevação do preço se reflecte com maior intensidade sobre os de maior consumo, como sejam os saes de quinino, de emprego hoje tão divulgado. Ainda assim o governo tem adquirido quantidades relativamente elevadas desse medicamento, procurando ultimamente obte-lo no estado de São Paulo (CEARÁ, 1918a, p. 51).¹¹⁴

Neste ano, os sais de quinino foram enviados a Iguatu e Juazeiro – a primeira cidade já alcançada pelos trilhos da EFB e a segunda fazia parte de seu traçado, mas somente seria alcançada em 1926.

De outro lado, a evasão dos trabalhadores dos canteiros de obra da EFB, assim que as chuvas possibilitavam outra vez a colheita de algodão ou outros produtos agrícolas, não permite descartar a possibilidade de uma fuga, ou das epidemias, ou da imposição de tratamentos com incômodos efeitos colaterais, mesmo porque nessa ferrovia, pelo menos, desde o ano de 1879, já eram organizadas campanhas de vacinação para os empregados. Em edição do *O Cearense*, de 18 de junho de 1879, foi publicado o seguinte ofício: “Ao encarregado

¹¹³ Mensagem à Assembleia Legislativa do Ceará, 1917, p. 30.

¹¹⁴ Mensagem à Assembleia Legislativa do Ceará, 1918, p. 51.

geral do deposito de viveres, na Pacatuba declarando que S. Exc. acaba de recomendar ao Dr. Francisco Jacintho Pereira da Motta que active a vacinação em todos os abarracamentos de operarios empregados no serviço da via férrea de Baturité” (GOVERNO..., 1879b, p. 1).¹¹⁵

Nessas considerações em torno dos tratamentos de epidemias que surgiam entre operários de estradas de ferro, está insinuada uma relação mais estreita entre a ferrovia e os surtos de moléstias. Ou ainda, a partir do momento em que a direção da edificação de uma estrada de ferro tomava as rédeas dos tratamentos necessários para debelar a crise entre seus empregados, criava-se ou se evidenciava uma associação, um tanto macabra, entre ambos. Como o ajuntamento de um número muito grande de pessoas (o que dificultava as práticas de higienização) contribuía para a disseminação de doenças, tornava-se inevitável a abertura de uma frente sanitária na administração das estradas de ferro através da nomeação de comissões deste gênero – num caráter de círculo vicioso de maneira que desvincular a edificação dessas vias do aparecimento de epidemias se tornava um trabalho delicado.

Quanto às enfermidades de que se trata neste texto com caráter epidêmico, como a varíola, a malária e a febre amarela, elas estão mais relacionadas ao inverno e à umidade do clima, próprio de uma endemia, o que induz considerar que o contágio destas doenças entre trabalhadores da EFB foi mais frequente nos períodos em que a construção se aproximava de regiões mais úmidas no Ceará, como as serranas. Esta situação contribuiu para o desenvolvimento de teses médicas sobre as estreitas relações do clima com o estado sanitário da população. Nas palavras de Jucieldo Ferreira Alexandre (2010, p. 3),

[...] para o pensamento científico do século XIX, o clima era um elemento determinante na vida social e na saúde das pessoas, atuando no nível físico e moral. As peculiaridades climáticas de um lugar eram resultados do entrelaçamento de fatores geográficos e atmosféricos. Nestas condições, a proximidade de uma

¹¹⁵ *O Cearense*, 18 de junho de 1879.

região em relação a montanhas, planícies, pântanos, florestas, era fulcral na definição qualitativa do seu clima.

Conforme os relatórios dos governantes cearenses da segunda metade do século XIX, período de manifestação de alguns surtos de doenças, estudados por Ferreira Alexandre, o tipo de clima explicava a regularidade de enfermidades como a febre amarela e a varíola no Ceará, mas não somente esta moléstia; o Ceará também foi palco de surtos de varíola.

No entanto, não apenas os trabalhadores da construção (os cassacos), mas também os engenheiros ficavam vulneráveis a enfermidades (havia um caráter democrático nisso). No discurso de inauguração da estação de Canoa, José Julio de Albuquerque Barros destacou sobre Carlos Alberto Morsing o seguinte:

[...] o distinto chefe dera-lhes o exemplo de firmesa e abnegação: accomettido pela febre biliosa, não esmoreceu; accometido pela varíola, mostrou-se sobranceiro, collocando acima da própria vida o sentimento do dever, o zelo de sua reputação, o amor do bem público (BARROS, 1880b).

Apesar do tom ufanista usado pelo referido presidente do Ceará, típico de um discurso de inauguração, é possível considerar a referência de Albuquerque Barros aos problemas de saúde de Morsing. Em suas andanças pelo país, este engenheiro parece ter experimentado cada uma das enfermidades que vitimaram trabalhadores da estrada de ferro no Brasil. Além das citadas “febre biliosa” e “varíola”, Carlos Alberto Morsing ainda contraiu malária em suas incursões na edificação da primeira seção da Estrada de Ferro D. Pedro II, antes mesmo de vir para o Ceará (LAMOUNIER, 2012, p. 130).

Da mesma forma, na construção de outras estradas de ferro há muitos relatos de engenheiros e pessoas a eles ligadas que morreram vítimas de epidemias, ou que não faleceram mas que também sofreram com as epidemias. A esposa do Sr. Collins, engenheiro responsável pela construção, sofreu sérias consequências por sua estada no canteiro de obras na selva amazônica; ao regressar para a Filadélfia foi internada

num hospício, onde faleceu. Ainda a respeito desta ferrovia, um dos componentes da Comissão Pinkas chegou a sugerir: “Ora, tudo isto sugere-nos a presença do diabo. Na realidade, somente o diabo poderia ter criado tantas situações e envolvido tanta gente nas suas artimanhas, as quais, em última análise, constituem esta história” (HARDMAN, 1988, p. 121). Não à toa ela foi denominada pelos trabalhadores da construção como a “ferrovia do Diabo”. Os relatos dessas experiências demonstram as dificuldades enfrentadas nas construções de estradas de ferro como um todo, uma vez que nem mesmo os engenheiros, que não enfrentavam condições tão precárias de vida, como os demais empregados, não estavam livres dos padecimentos de enfermidades.

Os operários acometidos por doenças com risco de contágio eram atendidos nos lazaretos – ou enfermarias mais específicas, como a de *Maleitas* – destinada aos pacientes acometidos de malária ou febre amarela. O afastamento dos demais enfermos também tinha o objetivo de evitar uma epidemia, por isso a existência dos lazaretos estava relacionada ao período de enfrentamento da doença. Na Estrada de Ferro de Baturité, foram improvisados pelo menos dois desses espaços, entre 1878 e 1880. Um deles, localizado no abarracamento do Itapahy, era destinado a 159 pacientes com sarampo: deles, 17 faleceram. O outro lazareto recebia os variolosos, enfermos em número menor que os acometidos de sarampo, pois, entre 13 de março e 12 de junho de 1879, Manoel de Sá Barreto Sampaio registrou 11 internações apenas, vindo três pacientes a falecer. Nada obstante, o número de casos de varíola nos abarracamentos da ferrovia era menor que na capital, como se pode perceber na explicação do referido médico: “[...] sendo raros os casos de varíola na estrada de ferro e havendo lazarettos para variolosos no Baturité e no Acarape resolvi mandar para elles os doentes de varíola da estrada, o que se tem feito até agora” (CEARÁ, 1879j).¹¹⁶

Nos outros períodos de construção da Estrada de Ferro de Baturité, há registros de varíola “companheira das outras seccas” nos alojamentos

¹¹⁶ Ofício s/n, de 20 de dezembro de 1879 (BR. Apec, EF. FB, cx. 3, 1879).

dos empregados, em 1916, com morte de 42 pessoas em Iguatu (neste ano não foi possível manter uma frequência diária de 3.000 trabalhadores na obra) (CEARÁ, 1916, p. 7)¹¹⁷ e a epidemia de gripe, em 1917, que também vitimou muitos operários. Esses surtos influenciavam na frequência dos trabalhadores no serviço da construção, tal como Foot Hardman observou no seu estudo sobre a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Nessa empreitada, segundo o autor, foi impressionante a estatística de enfermos e mortos entre os operários, uma vez que a “[...] média de permanência dos trabalhadores nas obras era menos de três meses. [Inclusive] todos os vapores partiam carregados de homens atacados de febre, que fugiam assombrados para escapar do vale mortífero do Madeira” (HARDMAN, 1988, p. 142-152). Nessa obra, o número de mortes entre 1907 e 1912 chegou à marca alarmante de 1.593. Destes, somente de brasileiros foram 631 óbitos.

Para se ter uma ideia da variação diária dos trabalhadores empregados nos serviços da Baturité, foi montada a tabela seguinte a partir de dados registrados no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas do Brasil de 1911. Nela, é apresentado o número de operários alistados, os dias de trabalho e a média de dia de serviço para cada empregado. Conforme:

Tabela 18 – Número de operários e dias de trabalho na EFB em 1911

Meses	Número de trabalhadores	Dias de trabalho	Média de dias de serviço para cada empregado
Março	380	1.385	3,7
Abri	1.518	19.779	13,1
Maio	1.649	22.307	13,6
Junho	1.410	20.270	14,4

¹¹⁷ Relatório de Governo de Estado, 1916, p. 7.

Julho	1.590	18.843	11,9
Agosto	2.601	43.580	16,8
Setembro	2.380	45.556	19,2
Outubro	1.956	33.608	17,2
Novembro	1.452	20.110	13,9
Dezembro	1.003	11.316	11,3

Fonte: elaborado pela autora a partir de dados do Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (BRASIL, 1911, p. 42).

Como pode ser observada na tabela, a frequência diária dos trabalhadores variava intensamente, com o mínimo sendo observado para o mês de março, em que cada empregado teria trabalhado entre três e quadro dias durante todo o mês, e o mês de setembro, cuja assiduidade foi cerca de 19 vezes em 30 dias, números que indicam a imprevisibilidade a que estavam submetidos os engenheiros no que dizia respeito ao planejamento dos serviços a serem executados. Essa variação, como visto anteriormente, podia estar relacionada à atração de outros trabalhos, a lavoura, por exemplo, como também ao estado de desnutrição e susceptibilidade a enfermidades (e epidemias) que os impelia a recorrer a enfermarias e hospitais. Nesses lugares, a probabilidade de uma dieta regular e minimamente mais elaborada era, inclusive, maior.¹¹⁸

O ajuntamento de pessoas em abarracamentos foi uma preocupação constante dos engenheiros durante a construção da Estrada de Ferro de Baturité. Na seca de 1915, o governador do Estado informou que a incidência de doenças e pestes foi bem maior “[...] nas localidades onde

¹¹⁸ Conforme Maria Lucia Lamounier (2012, p. 240), analisando as estradas de ferro de São Paulo, a variação na frequência dos trabalhadores podia estar relacionada à precipitação de chuvas e a um maior número de dias santificados. Fatores que também podiam explicar as variações na frequência dos empregados da EFB. Todavia, provavelmente, com menor intensidade que os apresentados no texto.

rebalsou a onda dos flagellados, [pois] o estado sanitario soffreu como nesta capital, um accrescimo apavorante na curva da mortalidade humana". Também especificou que “[...] o fenômeno deu-se mais accentuadamente no litoral, – na região das duas ferro-vias, nas obras da açudagem e nas estradas de rodagem, mandadas executar pelo Governo Federal” onde, segundo ele, “[...] se davam maiores aglomerações de pessoas, esqueleticas, esfarrapadas, sujas, sem a mínima hygiene, mal encontrando água para beberem” (CEARÁ, 1916, p. 7).¹¹⁹

Sobre o “estado sanitário” dos operários e seus familiares alojados em barracas ao longo da estrada de ferro, o diretor e engenheiro-chefe da Baturité, em seu relatório de 1916, descreveu mais detalhadamente esta situação:

[...] no decurso do anno p. findo, o estado sanitário manteve-se em péssimas condições, maximé nas localidades em cujas circunvizinhanças agrupavam-se, numa prosmicuidade indescritível, as famílias e operarios das diferentes construções, cujo estado de abatimento physico era tal, que chegava a infundir terror ao invés de commiseração! Victimas indefesas do sinistro phenomeno climaterico, cujas causas não podiam evitar, moléstias contagiosas, de caráter epidêmico, ou seja, o typho, nas suas múltiplas modalidades, a varíola, as cainbras de sangue e outras varias, começaram a surgir, como soe acontecer em períodos taes, victimando a populaçāo, sobre tudo, a classe proletária, já de si combalida e que, as mais das vezes, succumbia a falta de conforto, hygiene e cautella, oriundas da indigencia e mizeria em que se abatia (CEARÁ, 1916, p. 55).¹²⁰

A circunstância mais crítica era a da cidade de Iguatu, à época, ponto de convergência de muitos retirantes, uma vez que nela havia a estação final da ferrovia e tinha comunicação mais rápida com a capital através do transporte férreo, embora, segundo o engenheiro, em toda a estrada de ferro foi “exagerado o número de vitima dos morbos”, pois “[...]

¹¹⁹ Relatório de Governo de Estado, 1916, p. 7.

¹²⁰ Relatório de Governo de Estado, 1916, p. 55.

entre aquella longínqua cidade sertaneja e a capital do estado, essas moléstias grassaram assustadoramente, num crescendo ininterrupto de extermínio, produzindo o desespero e ceifando centenas de existências!" (CEARÁ, 1916, p. 55).¹²¹

Tanto na epidemia de varíola em 1878-1879 como em 1915-1916, a aglomeração de pessoas nos abarracamentos pareceu espantosa aos dirigentes da Estrada de Ferro de Baturité, sendo ora interpretada como calamidade que havia recaído sobre "vítimas indefesas" infundindo "comiseração", ora como um agrupamento com uma "promiscuidade indescritível", que inspirava "terror". Em todo caso, não há, a julgar pelo relato acima transcrito, nenhuma modificação no tratamento dos trabalhadores no que diz respeito às doenças e à própria forma de alojamento, ou ainda que se tratasse de enfermidades diferentes, o que podia ter relação com a região, o trecho Iguatu-Cedro é bem diferente do trecho Acarape-Canoa; o despreparo para lidar com a situação era o mesmo.

Em determinados momentos, as vítimas dos *morbos* eram, inclusive, criminalizadas, uma vez que "sucumbiam à falta de higiene e cautela". Esse pensamento, na verdade, era predominante entre os dirigentes da ferrovia e instâncias governamentais mais diretamente envolvidas com os socorros às vítimas de epidemia, bem como se disseminava entre os mais instruídos da sociedade. Darlan Reis Jr. (2014, p. 270) identificou o mesmo pensamento nos relatórios do médico já citado Antonio Manoel de Medeiros sobre os seus trabalhos na cidade de Crato, no sul do Ceará, durante a epidemia de varíola de 1878-1879, qual seja: o de que "os hábitos dos pobres eram nocivos à saúde pública". Numa lógica cruel, a responsabilidade pelas mortes em epidemias recaía, em geral, sobre o próprio moribundo, já que a população mais pobre estava mais suscetível às moléstias por vários outros motivos.

A vivência de uma epidemia é um tipo de experiência que pode ser um rico objeto de análise para os estudos das formas de lidar com as doenças e os doentes no Brasil. Na realidade, existem trabalhos na historiografia brasileira que têm feito algumas reflexões em torno deste

¹²¹ Relatório de Governo de Estado, 1916, p. 55.

tema. A tese de doutorado de Nikelen Acosta Witter (2007, p. 91), intitulada *Males e epidemias: sofredores, governantes e curadores no sul do Brasil (Rio Grande do Sul, século XIX)* é um exemplo de estudo que analisa as formas como as enfermidades eram vividas em meados do século XIX, pelos três sujeitos sociais referidos no título. Nela, foi trabalhada a categoria do “sufredor” cuja conceituação incluía “[...] não apenas o doente, mas todo o seu grupo de relações – familiares, amigos, vizinhos, patrões, agregados –, todos aqueles que, de uma forma ou de outra, se viam ligados pela incerteza da enfermidade”.

Ainda conforme Nikelen Witter (2007, p. 91), a análise da categoria do sofredor é interessante na análise histórica, uma vez que ela permitiria a percepção de como “cultura e experiência se articulavam no recurso e significado das diversas terapias a que esses sofredores tinham acesso”. Assim, as atitudes dos sofredores foram analisadas em relação aos recursos disponíveis e sua relação em menor ou maior grau com leque de possibilidades de ação dos enfermos e dos que estavam ligados a ele – o que se opunha a uma “lógica da falta” em que as práticas de saúde e cura eram explicadas pela ausência do médico ou de remédios, mas também considerando que a utilização dos recursos e formas de cura eram esclarecedoras dos modos como o corpo, a doença e a cura eram compreendidos pelos sofredores. Nesse sentido, a referida categoria é compreendida como parte da experiência do sujeito social, que deve ser considerada tanto quanto o forem objeto de análise as horas de trabalho e lazer. Sendo assim, no caso dos trabalhadores de estradas de ferro, os momentos de enfermidade são compreendidos não como pausas na vida de tais homens, mas como elementos importantes na reflexão desta vivência.

A experiência da enfermidade fez parte das vivências de muitos dos trabalhadores da Estrada de Ferro de Baturité. Infelizmente, não há relatos mais detalhados das sensações sofridas pelos doentes, mesmo porque a maior parte era analfabeta, como o eram mais da metade da população do Ceará no fim do século XIX. Existe, no entanto, uma ou outra referência desses casos em fontes documentais cujo foco de reflexão não é diretamente essas vivências. No caso dos empregados da EFB, podem ser identificados dois casos.

Um deles, o mais minudenciado, se trata do relato do médico encarregado do tratamento dos operários ocupados nos trabalhos da 2^a seção da EFB, José Lourenço de Castro e Silva. Em 3 de outubro de 1879, este clínico foi chamado a examinar “[...] á sota-vento dos abarracamentos do Itapahy um doente” (SILVA, 1879). O paciente foi descrito como “F., de 38 annos de idade, mais ou menos, cabra, solteiro, natural d'esta província, [que] soffria, havia dias, uma ligeira diarrhea”. José Lourenço relatou a enfermidade de F. como sendo fortes dores no estômago que o doente tentou tratar, sem sucesso, com alguns goles de aguardente. Em seguida, “[...] sobrevieram-lhe vômitos alimentares, depois biliosos, a diarrhea tornou-se mais frequente e as dores mais intensas”. No terceiro dia de enfermidade, o médico chegou para diagnosticar o paciente, descrevendo os sintomas abaixo:

Os vomitos eram alvinos e as degecções cor d'água de arroz frequentes e inodoras: o doente sentia caiembras fortíssimas nos membros que o obrigavam á movimentos desordenados e a soltar gritos ou gemidos surdos; havia aphonya quase completa, sede inssaciável e oppressão; o pulso era extremamente acelerado e filiforme, a péle algida. A physionomia apresentava uma tristeza profunda, olhar desvairado, o contorno das orbitas violáceo, bem como os lábios, rosto emmagrecido, ausência de ourina, sub dilirio. O estado do doente era tal que não podia mais levantar-se da rede em que se achava (ECHO..., 1879e, p. 1).¹²²

José Lourenço imediatamente suspeitou de que F. sofria de cólera. A desconfiança de que se tratava de uma epidemia foi intensificada alguns dias depois quando esse médico foi “[...] chamado com urgência para o Sr. J. L. B., que residia no Itapahy, onde negociava”. Conforme o referido clínico, os sintomas de J. L. B. eram semelhantes aos do primeiro paciente, pois “[...] havia dois ou três dias que o Sr. J. L. B. se achava com uma ligeira diarrhea, inapetência e mau estar geral; tomara um banho

¹²² *Echo do Povo*, 9 de novembro de 1879.

frio e teve de ser levado a braços para casa”, mas “[...] com a diferença de terem sido as caimbras mais fracas” (ECHO..., 1879e, p. 1).¹²³

Como de praxe, José Lourenço enviou ofício para Julius Pinkas relatando que visitou “um doente de cholera morbus” e outro em mesmo estado, pedindo que fossem tomadas as providências cabíveis (SILVA, 1879).¹²⁴ Uma semana depois, uma comissão formada por João da Rocha Moreira e Rufino Antunes de Alencar chegou ao abarracamento do Itapahy e do Cururu para avaliar os casos suspeitos de *Cholera Morbus* e outros que porventura existissem. Na ocasião, foi emitido um parecer pela comissão que alegava:

Temos intima satisfação de comunicar á V. S^a que estes dous doentes assim como outros que observamos foram accometidos de cholerina, que certamente se acompanhou de symptomas assustadores em consequência dos hábitos de intemperança sempre nocivos em casos taes e tão commum entre nós nas pessoas das classes menos favorecida da fortuna (MOREIRA; ALENCAR, 1879).¹²⁵

Tomando as palavras de Foot Hardman, no livro *O Trem Fantasma*: “[...] o que interessa aqui é um breve sinal, uma referência rápida e insinuante, capaz de aguçar a curiosidade em pleno trânsito de capítulos”. Portanto, não é pretensão desta pesquisa esgotar tal assunto ou aprofundar essa análise, contudo algumas inferências em torno do tema se fazem necessárias, mesmo porque alguns aspectos podem ser destacados a respeito da forma de lidar com a epidemia – sensações experimentadas, temores dos médicos, entre outros aspectos. Cabe perceber, rapidamente, a forma de lidar com a doença pelo paciente. A aguardente foi o primeiro elemento no qual F. buscou a solução para as fortes dores, o que poderia denunciar diversas coisas, entre elas a falta de medicamentos ou do acesso a eles nos abarracamentos. Sem sucesso, o paciente se recolheu à própria rede à espera do clínico.

¹²³ *Echo do Povo*, 9 de novembro de 1879.

¹²⁴ Ofício s/n, de 8 de outubro de 1879 (BR. Apec, EF. FB, cx. 3, 1879).

¹²⁵ Parecer da comissão, 10 de outubro de 1879.

Não havendo muitos médicos nos acampamentos, F. precisou esperar três dias sofrendo sintomas dolorosos até ser examinado por José Lourenço de Castro e Silva, que estava em Acarape no “acampamento Maleitas”. Pela impossibilidade de exames médicos, o diagnóstico era obtido na observação do corpo do paciente (que se tornava no espaço de trabalho e aprendizado para o saber médico), por isso a necessidade de uma descrição mais minuciosa, que se torna aqui reveladora do horror sentido pelo paciente. Com certeza, F. experimentou a maior parte dos sofrimentos físicos que a colerina podia provocar no corpo humano agravado pela insuficiência de socorros médicos.

No entanto, conforme Nikelen Witter (2007, p. 91), “[...] o sofrimento não reside apenas em quem adoece, ele é vivido de forma conjunta por todos os que estão ligados por algum tipo de laço àquela família. Dos mais ao menos incomodados, todos são sofredores”. Assim importa ver que os infortúnios sentidos pelo moribundo causavam, no mínimo, medo naqueles que estavam próximo ao enfermo e poderiam provocar pânico no restante da população, uma vez que o risco de morte podia se expandir de F. para os outros habitantes do acampamento (WITTER, 2007; ALEXANDRE, 2010; BENCHIMOL; SILVA, 2008), ou seja, além do sofrimento pelo ente, amigo ou mero conhecido que padecia, deve-se considerar também o horror sentido na possibilidade de uma epidemia que viria a ameaçar todo o grupo. Esse medo ficou bastante claro nas palavras do médico José Lourenço de Castro e Silva (1879) que pediu ao engenheiro responsável “[...] promptas providencias, afim de, si não remover, ao menos attenuar os efeitos de uma epidemia que nos ameaça”¹²⁶ aspecto no qual se insinuam os contornos sociais dramáticos que podia provocar a doença do qual sofria F. e o Sr. J. L. B.

Uma demonstração do pânico da possibilidade de epidemia sobre grupos de trabalhadores de estradas de ferro é a evasão em massa dos empregados na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Carl Lovelace, em relatório médico referente a sua atuação

¹²⁶ Ofício s/n, de 8 de outubro de 1879 (BR. Apec, EF. FB, cx. 3, 1879).

como clínico nesta obra, destacou, em 1908, durante a epidemia de malária, afirmando que “[...] todos os vapores partiam carregados de homens atacados de febre, que fugiam assombrados para escapar do vale mortífero do Madeira”. E ainda, que “[...] uma grande parte destes empregados não permaneceu mais de seis meses, [...] grande número morreu durante a viagem ou passou um longo termo de invalidez na sua pátria” (HARDMAN, 1988, p. 152).

O outro relato de trabalhador da construção da Estrada de Ferro de Baturité que sobreviveu a uma epidemia encontra-se nas *Memórias Menoridade* de Antônio Martins Filho. Sua experiência como “sofredor” se deu na epidemia da gripe espanhola (Influenza Espanhola), que se disseminou no Ceará e acometeu muitos empregados da Baturité em 1918. O registro do memorialista foi de que:

[...] tudo estava marchando bem, quando tive abruptamente de me licenciar do meu trabalho por ter sido acometido de um processo violento da gripe, que assolava todo o Ceará naquele terrível fim do ano de 1918. As pessoas esclarecidas diziam que se tratava de uma doença denominada **Influenza Espanhola**, mas a população a apelidara de “Bailarina”. A epidemia se alastrava com uma velocidade dizimando os ricos e, principalmente os pobres, inteiramente desamparados e desassistidos pelos poderes públicos. No Barracão, o método adotado, a título de medida preventiva, era o uso de uma dose bem caprichada de cachaça com limão. Nunca suportei esta bebida e, talvez por isso, a “Bailarina” me atingiu com uma violência enorme, causando sérias apreensões à minha família. Soube que, em certo momento, a febre elevou-se a um limite extremamente alto e eu, bastante excitado, apresentei sintomas de loucura, ameaçando agredir as pessoas que me cercavam, principalmente uma das minhas irmãs, que ficou apavorada. Assistido pelo doutor Eduardo Studart, médico da Estrada de Ferro, só consegui me acalmar a partir do instante em que deitei pelas narinas abundante quantidade de sangue. Quando ultrapassei a crise aguda, fui aos poucos recuperando a saúde, graças aos cuidados redobrados de minha mãe (MARTINS FILHO, 1991, p. 137-138).

Ao que indicam os escritos de Martins Filho e a descrição da experiência de F. mencionada acima, a vivência de uma epidemia tem caráter muito mais social do que individual. Muito embora a descrição seja a experiência de um único doente, não há como desvinculá-lo do que foi sentido pelos demais sofredores, mesmo porque, muitas vezes, para expressar a gravidade da enfermidade a qual o sofredor sobreviveu, se faz necessário indicar a velocidade da disseminação e o grau de fatalidade, como o fez Martins Filho (1991, p. 137-138) ao mencionar que “[...] a epidemia se alastrava com uma velocidade dizimando os ricos e, principalmente os pobres, inteiramente desamparados e desassistidos pelos poderes públicos”.

Nesse instante, há a referência direta ao “caráter social” dessa epidemia, pois era maior número de vítimas entre a população mais pobre, o que certamente incluía os cassacos da EFB. Curioso perceber que o narrador responsabilizou os poderes públicos pela falta de assistência médica e não mencionou os maus hábitos da população como de praxe entre os mais instruídos; seu olhar diferenciado provavelmente se explicasse porque o próprio memorialista estava entre os doentes mal assistidos, ou porque se tratava de pessoas de sua convivência diária, de quem Martins Filho (1991) aprendeu a gostar. Nada obstante, em outros momentos de sua narrativa, ele afirmasse a percepção negativa que tinha dos cassacos. Na sequência das memórias, Martins Filho (1991, p. 144) afirmou: “[...] a minha permanência nos serviços do prolongamento da Estrada de Ferro, sem o controle direto de meus pais, foi prejudicial à minha formação, em virtude de hábitos e costumes por mim adquiridos na convivência de pessoas rudes, heterogêneas e até temíveis”.

Em 1918, há várias menções de distribuição de medicamentos pelo Estado nas Mensagens do Governo Cearense à Assembleia Provincial. Contudo, ao que indica, o uso de remédios improvisados nos relatos aqui considerados dessa política não chegavam a todos os lugares do território cearense ou não chegavam a tempo e suficiência. É de se notar que, nos dois casos, foi mencionado o uso de remédios caseiros à base de aguardente para tentar prevenir ou minorar os sintomas da

moléstia em curso. De outro lado, é interessante observar a rejeição da mistura de cachaça com limão como episódio revelador da diversidade de ações sociais que compõem as experiências desses homens no momento da enfermidade. A aguardente era intragável ao memoria-lista, tanto que ele opta pela não ingestão do “remédio”, o que foi imediatamente interpretado como a causa da enfermidade tê-lo atingido “com uma violência enorme”.

De qualquer modo os relatos de contágio de uma doença com instâncias de surtos epidêmicos indicam aspectos da convivência e dos hábitos sociais de uma população, ou seja, a forma de contar a enfermidade e os indícios do medo sugeridos nas narrativas indicam alguns aspectos de uma organização social em tempo de epidemia. A narrativa dos sintomas experimentados pelo sofredor permite intuir, minimamente, a disseminação de medo na população, pois quanto mais intenso fosse o sofrimento de um dos enfermos e o número de morte, maior seria o receio dos demais em contrair a moléstia.

A epidemia, no entanto, era um evento dramático à parte. Em geral, os operários nos alojamentos da via férrea de Baturité estavam sujeitos constantemente à escassez de alimento cujo envio era irregular, numa quantidade insuficiente e que frequentemente chegava estragado. Além disso, havia os acidentes de trabalho que intensificavam o receio dos empregados em relação à permanência nos canteiros da EFB, como a informada no relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1889: “[...] em 27 de fevereiro ultimo uma explosão destruiu a fábrica de pólvora, determinando a morte de sete operários” (BRASIL, 1889, p. 97).¹²⁷ Dois anos depois, cinco empregados morreram em um descarrilamento de um trem de passageiros¹²⁸ e provavelmente ocorreram muitas outras mortes de operários por acidente nos serviços da EFB; contudo, os relatórios nem sempre deram maiores informações sobre eles, restringindo-se a notificar quantidade de feridos, se havia mortos e o tipo do acidente.

¹²⁷ Relatório Macop, 1889, p. 97.

¹²⁸ Relatório da EFB, p. A-J-82, anexo ao Relatório Macop, 1891.

Os acampamentos da Estrada de Ferro de Baturité foram espaços onde os operários experimentaram um trabalho extenuante em horário rígido, uma relação diferente com a autoridade, diferentes doenças, epidemias, fome, nudez, moradia mais precária, entre tantos outros aspectos, cuja descrição em muito se assemelha ao *Inferno de Dante*. Nada obstante, os trabalhadores da EFB não estavam resignados a esta situação. Tyrone Cândido e Frederico de Castro Neves analisaram a cultura política de resistência desses homens e mulheres que travaram vários embates, apedrejaram diversos trens, saquearam outros e promoveram inúmeras ações de massa que demonstravam um posicionamento político oposto ao da conformação.

Dessa forma, no final deste capítulo,¹²⁹ as indagações do historiador Eric Hobsbawm sobre outros trabalhadores de estradas de ferro são bastante apropriadas e, de alguma forma, se estendem aos operários da Baturité:

Como podemos negar a admiração por estas tropas de choque da industrialização que construíram tudo isso [ferrovias no século XIX], aos exércitos de camponeses frequentemente organizados de forma cooperativa que, com pá e picareta, moveram terras e pedras numa quantidade inimaginável, aos capatazes profissionais ingleses e irlandeses que construíram linhas longe de seus países, aos maquinistas e mecânicos de Newcastle ou Bolton que partiram para longe para construir as novas linhas de ferro da Argentina ou Nova Gales do Sul? Como podemos não nos emocionar com os exércitos de *coolies* que deixaram seus ossos ao longo de cada milha de trilho? (HOBSBAWM, 1990, p. 74).

Como não nos emocionar com cada operário da Estrada de Ferro de Baturité submetidos a trabalho árduo, fome, secas, epidemias e aos engenheiros chefes?

¹²⁹ Cuja consideração de experiências de construção de estradas de ferro em diferentes lugares do mundo também foi uma regra.

E assim foi estudar a Estrada de Ferro no Ceará...

Estudar a construção da Estrada de Ferro de Baturité, ocorrida entre os anos de 1872 e 1926, não permitiu outro caminho a não ser perceber um processo histórico que dizia respeito à própria invenção do Ceará. Nesse instante, fez-se urgente uma estratégia que pusesse o Ceará no ritmo cada vez mais veloz do progresso ocidental. O território cearense foi o alvo dos mais elaborados projetos governamentais que, além de desejar a centralização administrativa, ansiava pela produção de uma malha viária que impulsionasse a circulação da produção agrícola. A ferrovia, o que de mais moderno havia à época, foi a solução encontrada para garantir uma circulação mais célere pelo território. Para alcançar esta façanha foi necessário substituir as poeirrentas estradas de chão por estradas de ferro. Foi necessário pôr o espaço a serviço do tempo.

Na documentação consultada, os anseios de um projeto de “organização” do Ceará nos moldes europeus ocidentais se acumularam nas palavras, que também indicavam os interesses econômicos dos grupos envolvidos nessas discussões. Foi possível destacar, por exemplo, a referência constante a expressões como “melhoramentos”, modernidade, progresso e futuro como sinais das marcas de um tempo moderno, cuja principal novidade era a expansão galopante de discursos e práticas capitalistas. Estes indícios estavam espalhados nos relatórios de presidente de província produzidos no final da década de 1860 até a década de 1880, quando foi discutido mais profundamente e organizado o projeto de uma ferrovia no Ceará.

Nesse sentido, compreendeu-se que a edificação dessa ferrovia excedia uma ação filantrópica de auxílio em tempos de seca e se constituía num projeto de “reforma” e modernização do Ceará estreitamente atrelada à expansão capitalista de países como a Inglaterra e que a construção da EFB tratava-se de uma produção capitalista do espaço orquestrada nos projetos governamentais de produção de um estado territorial.

Concomitantemente, a pesquisa nos Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (mais tarde Ministério da Viação

e Obras Públicas) deu clareza de que este projeto erguido no Ceará era parte de um projeto maior, de cunho nacional: integração das mais distantes regiões do país, plano este que foi gestado durante o período imperial brasileiro, mas que perdurou nos primeiros anos da República. Isto porque, além da face imperial do projeto, subsistiram nele os interesses de outros grupos, como os engenheiros que almejavam a modernização da malha viária do país, os negociantes ingleses com interesses na expansão e inversão de seus capitais (investimentos) e, ainda, os interesses de donos de fazendas cultivadoras de café, algodão e outros produtos. Este processo, que perdurou entre 1870 e 1930, foi definido por Herschmann e Pereira (1994) como a “invenção de um Brasil moderno”.

Anexo aos relatórios do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas (Macop), foram encontrados os relatórios individuais de cada ferrovia em construção no Brasil, produzidos a partir dos documentos enviados pelos engenheiros responsáveis por cada via férrea. Os indícios percebidos nesses relatórios se tornaram ainda mais sugestivos quando cotejados com os ofícios e correspondências oficiais trocados entre a administração do Ceará e os diretores da EFB. Essas fontes permitiram a percepção dos mais diferentes aspectos da alteração da paisagem que era processada nos trabalhos de construção. Esta relação, estabelecida com o ambiente por aqueles que dirigiam os serviços de edificação, se configurou, para usar os termos de Donald Worster (1991), em um processo de influências mútuas entre os engenheiros e demais trabalhadores e o ambiente.

Nesse momento, optou-se por analisar separadamente as alterações da paisagem que ia identificando na leitura e fichamento das fontes referidas, muito embora tivesse consciência da impossibilidade de separar completamente essas modificações em alguns poucos grupos temáticos. Assim foram destacadas as negociações estabelecidas com os donos de sítios cortados pela ferrovia, que nem sempre cederam seu terreno amigavelmente; os desafios encarados pelos engenheiros nas adaptações necessárias da malha de ferro ao terreno, bem como o terreno para receber o leito férreo; o próprio desmatamento provocado pela extração madeireira, bem como as modificações nas relações de

trabalho estabelecidas com a construção da EFB, enfatizando três aspectos principais: a subordinação do trabalho às leis de mercado, a divisão e os tempos de trabalho; e as experiências de doenças e epidemias na expansão da EFB em direção ao interior do território.

Sem a pretensão de esgotar a discussão, demonstrou-se uma série de alterações e interferências mútuas que se processavam num ambiente já modificado por alterações anteriores. Porém, foi destacada a maior intensidade com que essas modificações eram realizadas com a construção da EFB. Exemplo disso foi o desmatamento de regiões que a vegetação nativa já havia sido substituída pela prática da agricultura, como algumas regiões da serra de Baturité. Isto para insinuar que, com o progressivo avanço do trem em direção ao interior do Ceará, diversas alterações foram instituídas na paisagem cearense.

Muito ainda pode ser discutido em torno das alterações provocadas na construção da EFB. Algo que despertou atenção, embora não tenha sido possível acrescentar aqui como mais um aspecto das alterações da paisagem cearense na construção da EFB, foi que essas modificações da geografia cearense na expansão férrea tenham sido tão significativas que definiram também modificações na escrita sobre o Ceará. Romances passaram a ter na estrada de ferro e no trem referências para seu enredo, como ocorreu na produção de *A Normalista*, de Adolfo Caminha, que se passa na periferia de Fortaleza, às margens da linha férrea, e alusões às viagens de trem. E também as crônicas e relatos de memórias sobre as viagens pelo leito férreo no Ceará publicados em diversos suportes (mídia impressa e virtual) se tornaram abundantes, modificando os rumos da escrita da história e literatura no Ceará.

Essa é uma particularidade do trabalho com temas como as relações entre aquilo que se convencionou chamar de História Ambiental, a interdisciplinaridade que o tema exige, avançar fronteiras e adentrar campos não tão familiares para um historiador como a geografia física, a própria física, a literatura, entre outros. Discutir a construção da Estrada de Ferro de Baturité exigiu leituras fora da historiografia, como também a construção de mapas para os quais o auxílio de geógrafos e arquitetos foi fundamental. Posso acrescentar, inclusive, que, em certos

momentos da obra, a inexistência de mapas e imagens ilustrativas inviabilizaria a compreensão do texto.

Da mesma forma que percorrer trechos da Estrada de Ferro de Baturité também foi necessário encontrar “o espaço geográfico”, aqui também é entendido como “agente e presença na História”. Nesse momento, entendi a necessidade expressa por Donald Worster (1991, p. 199) de que “Para apreciar as forças que estudamos, devemos de vez em quando deixar os parlamentos, as salas de parto e as fábricas, abrir todas as portas e vagar pelos campos e florestas ao ar livre. Chegou a hora de calçarmos um par de sapatos resistentes para caminhadas e não poderemos evitar sujá-los com a lama dos caminhos”. A Estrada de Ferro de Baturité, que resiste ainda às ações do clima, o avanço da vegetação e o descaso das políticas de viação no país, é comovente.

REFERÊNCIAS

[NOTÍCIA]. *A Lucta*, Fortaleza, ano 4, n. 290, 12 nov. 1919.

[NOTÍCIA]. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 2, n. 12, 9 nov. 1879.

[NOTÍCIA]. *O Nordeste*, Fortaleza, p. 4, 23 dez. 1927.

[SOCIEDADE Auxiliadora da Indústria Nacional, 7 de janeiro de 1852]. *O Auxiliador da Indústria Nacional*, Rio de Janeiro, n. 1, 1852b.

[SOCIEDADE Auxiliadora da Indústria Nacional, 8 de fevereiro de 1852]. *O Auxiliador da Indústria Nacional*, Rio de Janeiro, n. 1, 1852a.

A CABESTIA dos gêneros alimentícios. *O Araripe*, Crato, ano 5, n. 219, p. 3-4, 21 abr. 1860.

A ESTRADA do Icó. *O Araripe*, Crato, ano 2, n. 22, 14 fev. 1857.

A PEDIDO: um reparo. *O Araripe*, Crato, ano 2, n. 93, 9 maio 1857.

ABARRACAMENTO do Itapahy. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 2, n. 14, 11 nov. 1879.

ABREU, C. de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

ABREU, C. de. *Capítulos de História Colonial*. Rio de Janeiro: M. Orosoco & C., 1907. Disponível em: <http://www.4shared.com/office/NKrq5vx/capistranodeabreucaptulos.html>. Acesso em: 1 fev. 2012.

ACCIDENTE na estrada de ferro. *O Cearense*, Fortaleza, ano 34, n. 7, p. 2, 18 jan. 1880.

ACCIOLY, A. P. N. *Discurso proferido pelo Deputado Antonio Pinto em sessão da Assembleia Legislativa em 16 de junho de 1882*. Rio de Janeiro: Typ. Central de Evaristo Rodrigues da Costa, 1882.

AGUIAR, J. F. de. *Relatório do presidente de província em 1878*. [Fortaleza]: [s.n.], 1878.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, D. M. de. *Falas de astúcia e de angústia: a seca no imaginário nordestino – de problema à solução (1877-1922)*. 1988. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1988.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, D. M. de. *Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional*. Recife: Bagaço, 2008.

ALEXANDRE, J. F. *Quando o “anjo do extermínio” se aproxima de nós: representações sobre o cólera no semanário cratense. O Araripe (1855-1864)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2010.

ALMEIDA, F. G. de; SOARES, L. A. A. *Ordenamento territorial: coletânea de textos com diferentes abordagens no contexto brasileiro*. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2009.

ALMEIDA, M. C. d. P. e. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1885.

ALMEIDA, M. C. d. P. e. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1886.

ALVES, J. *História das Secas (XVII a XIX)*. Edição fac-sim. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2003.

ALVIM, J. de S. M. e. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1867.

ANTE projeto. In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 62.

ANÚNCIO do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. *A Liça*, Crato, ano 1, n. 3, p. 1, 22 jul. 1903.

ARARIPE, J. C. de A. A comunicação pelos caminhos de ferro. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, ano 88, t. 87, jan./dez. 1973.

ARAÚJO, B. G. *O Araripe*, Crato, ano 4, n. 152, p. 3, 17 jul. 1858.

AREEIRO ou caixa de areia. In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 80-82.

ARRUDA, G. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru: Edusc, 2000.

ARRUDA, G. Rios e Governos no Estado do Paraná: pontes, "força hydraulica" e a era das barragens (1853-1940). *Varia História*, Belo Horizonte, v. 24, n. 39, p. 153-175, 2008.

ASSENTAMENTO de linha. In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 89-90.

ASSIS, R. J. S. de. *Ferroviás de Papel*: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880). 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

ATTRITO. *In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e alle-mão por Francisco Picanço.* Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 95.

BARROS, J. J. de A. *[Relatório acerca da construção da Estrada de Ferro de Baturité].* [Fortaleza]: [s.n.], [1880?].

BARROS, J. J. de A. *Relatório da Presidência da Província.* [Fortaleza]: [s.n.], 1878.

BARROS, J. J. de A. *Relatório da Presidência da Província.* [Fortaleza]: [s.n.], 1880a.

BARROS, J. J. de A. *Circular nº 110, de 18 de janeiro de 1879.* [Fortaleza]: [s.n.], 1879a.

BARROS, J. J. de A. *Discurso de inauguração da estação de Canoa.* [S.l.: s.n.], 1880b.

BARROS, J. J. de A. *Ofício nº 1.321, de 13 de abril de 1880.* [Fortaleza]: [s.n.], 1880c.

BARROS, J. J. de A. *Ofício nº 1.453, de 30 de abril de 1880.* [Fortaleza]: [s.n.], 1880d.

BARROS, J. J. de A. *Ofício nº 821, de 4 de março de 1880.* [Fortaleza]: [s.n.], 1880e.

BARROS, J. J. de A. *Ofício nº 822, de 4 de março de 1880.* [Fortaleza]: [s.n.], 1880f.

BARROS, J. J. de A. *Ofício nº 869, de 22 de julho de 1879.* [Fortaleza]: [s.n.], 1879b.

BARROS, J. J. de A. *Relatório apresentado à Assembleia Provincial em 1º de julho de 1880.* [Fortaleza]: [s.n.], 1880c.

BASTOS, F. de H. (org.). *Serra de Baturité: uma visão integrada das questões ambientais*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2011.

BASTOS, F. de H. *Guaramiranga: caminhos para o planejamento e gestão ambiental*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2011.

BATURITÉ (Ceará). Assembleia Provincial. *Resolução nº 1.960, de 13 de setembro de 1881*. Baturité: Assembleia Provincial, 1881.

BATURITÉ (Ceará). Câmara Municipal. *Ofício de 1 de março de 1882*. Baturité: Câmara Municipal, 1882a.

BATURITÉ (Ceará). Câmara Municipal. *Ofício de 14 de janeiro de 1882*. Baturité: Câmara Municipal, 1882b.

BENCHIMOL, J. L.; SILVA, A. F. C. da. Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, p. 719-762, 2008.

BENEVOLO, A. *Introdução à História Ferroviária do Brasil: Estudo social, Político e Histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953.

BETHHEL, L. O Brasil no Mundo. In: CARVALHO, J. M. *A Construção Nacional 1830-1889*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010. v. 2.

BORGES, B. G. Ferrovia e Modernidade. *Revista UFG*, Goiânia, v. 13, n. 11, p. 27-36, 2017.

BRASIL, T. P. de S. *Discurso de Thomaz Pompeu em sessão da Assembléia Legislativa em 16 de junho de 1882*. Rio de Janeiro: Typ. Central de Evandro Rodrigues da Costa, 1882.

BRASIL, T. P. de S. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*. Ed. fac-sim. Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara, 1997. t. 1.

BRASIL. 15^a sessão em 26 de agosto de 1873. In: BRASIL. Senado Federal. *Anais do Senado do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873. v. 4, p. 193-195. 2^a sessão da 15^a legislatura de 1 de agosto a 15 de setembro de 1873.

BRASIL. 21^a sessão em 16 de junho de 1882. *In: BRASIL. Senado Federal. Anais do Senado do Império do Brasil.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1822.

BRASIL. 25^a sessão em 12 de junho de 1871. *In: BRASIL. Senado Federal. Anais do Senado do Império do Brasil.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871. v. 2, p. 88-93. 3^a sessão da 14^a legislatura de 1 a 30 de junho.

BRASIL. *Decreto nº 1.664, de 27 de outubro de 1855.* Dá regulamento para execução do Decreto n.º 816 de 10 de julho do corrente anno sobre desapropriações para construcção de obras e serviços das Estradas de ferro do Brasil. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1855a. v. 1, pt. 2, p. 552.

BRASIL. *Decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873.* Concede subvenção kilometrica ou garantia de juros ás Companhias que construirem estradas de ferro, na conformidade da Lei nº 611 de 26 de junho de 1852. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1873. v. 1, pt. 1, p. 386.

BRASIL. *Decreto nº 816, de 10 de julho de 1855.* Autorisa o governo a estabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que forem necessarios para a construcção das obras e mais serviços pertencentes á Estrada de ferro de Dom Pedro Segundo, e ás outras estradas de ferro do Brasil, e a marcar as regras para a indemnisação dos proprietarios. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1855b. v. 1, pt. 1, p. 12.

BRASIL. *Lei Provincial nº 93, de 5 de outubro de 1837.* [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1837.

BRASIL. *Lei Provincial, de 14 de janeiro de 1841.* [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1868.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Aviso de 30 de novembro de 1864.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1864.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Circular de 10 de fevereiro de 1871*. [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1871.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Comissão da Carta Geral do Imperio em 3 de julho de 1876*. Anexo do Ofício nº 12, de 22 de julho de 1876. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Oficio nº 2.190, de 24 de fevereiro de 1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Relatório da Estrada de Ferro de Baturité (anexo)*. [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1885.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Relatório de 1879*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879b.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Relatório de 1881*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Relatório de 1883*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Relatório de 1893*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1893.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Relatório de 1900*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1900.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Relatório de 1907*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1907.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. *Relatório de 1908*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1908.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório de 1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório de 1877*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório de 1889*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1889.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório da Estrada de Ferro de Baturité*. [S.l.: s.n.], 1891.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório de 1913*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1913.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório de 1919*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1919.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório de 1921*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1921.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório da Estrada de Ferro de Baturité (anexo)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório de 1911*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório de 1912*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório de 1913*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório de 1917*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório de 1918*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório de 1921*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

BRASIL. *Ofício nº 2092, 3 de agosto de 1888 – GP. MIN. ENC (1886-1889) – Minutas de ofícios dirigidos ao diretor da EFB.* [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1888.

BRASIL. *Ofício nº 256, 10 de fevereiro de 1880 – EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880).* [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1880.

BRASIL. *Ofício s/n, de 13 de setembro de 1879.* [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1879a.

BRASIL. *Relatório de Vida Carcerária.* Rio de Janeiro: [s.n.], 1916.

BRASIL. *Relatório dos engenheiros das Obras Geraes e Provincias do Ceará (anexo).* [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1865.

BRÍGIDO, J. Apontamentos para a História do Cariry. *O Araripe*, Crato, ano 4, n. 12, p. 1-2, 26 fev. 1859.

BRITO, F. S. R. de. *Reconhecimento parcial do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o Rio São Francisco.* Crato: [s.l.], 1892. 1 mapa. Escala 0,000833:1000 m.

CABRAL, T. *Dicionário de termos e expressões populares.* Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1973.

CALDEIRA, J. *Mauá, empresário do Império.* São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAMARGO, E. P. Malária, Maleita, Paludismo. *Revista Ciência e Cultura*, São Paulo, v. 55, n. 1, p. 26-29, 2003.

CAMINHA, A. *Discurso proferido por Álvaro Caminha em sessão da Assembleia Legislativa em 16 de junho de 1882.* Rio de Janeiro: Typ. Central de Evaristo Rodrigues da Costa, 188a.

CAMINHA, A. *Discurso proferido por Álvaro Caminha em sessão da Assembleia Legislativa em 28 de maio de 1883.* Rio de Janeiro: Typ. Central de Evaristo Rodrigues da Costa, 1883.

CAMPELO FILHO, J.; SARMIENTO, L. *Arquitetura Ferroviária no Ceará: Registro Gráfico e Iconográfico*. Secretaria de Cultura do Estado do Ceará: Secult. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

CAMPOS, E. *Estrada de Ferro de Baturité: História e Ação social: Conferência realizada em 26 de junho de 1982, em Baturité, na sessão comemorativa dos 100 anos da estação ferroviária de Baturité*. Fortaleza: [s.n.], 1982.

CAMPOS, E. *O inquilino do passado: Memória urbana e artigos de afeição*. Fortaleza: Casa de José de Alencar, 1996.

CÂNDIDO, T. A. P. *Proletários das secas: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919)*. 2014. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014.

CÂNDIDO, T. A. P. *Trem da Seca: Sertanejos, Retirantes e Operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2005.

CARVALHO NETA, M. de L. *Estrada de Ferro de Baturité – EFB*. [S.l.: s.n.], 2015a. 1 mapa, color.

CARVALHO NETA, M. de L. *Estrada de Ferro de Baturité (linha tronco – sem ramais) e estradas de chão do período colonial no Ceará*. [S.l.: s.n.], 2015b. 1 mapa, color.

CARVALHO NETA, M. de L. *Estrada de ferro do Ceará em 1927*. [S.l.: s.n.], 2015c. 1 mapa, color.

CARVALHO NETA, M. de L. *Estrada de ferro e rios do Ceará*. [S.l.: s.n.], 2015d. 1 mapa, color.

CARVALHO NETA, M. de L. *Estradas de chão do período colonial no Ceará*. [S.l.: s.n.], 2015e. 1 mapa, color.

CARVALHO, C. Construção das estradas de ferro. *Revista de Estradas de Ferro*, Rio de Janeiro, ano I, n. 7, p. 102-105, 26 jul. 1885.

CARVALHO, J. M. de. *A Construção da Ordem: a elite política imperial*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1980.

CARVALHO, J. M. de. *A Construção Nacional 1830-1889*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010. v. 2.

CARVALHO, J. *O matuto cearense e o caboclo do Pará: contribuição ao folclore nacional*. Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1973.

CAVALCANTE, J. P. de A. *Relatório apresentado ao presidente da Província pelo Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, engenheiro-chefe da Direcção de Obras Públicas em 31 de julho de 1868*. [Fortaleza]: [s.n.], 1868.

CEARÁ. *Decreto nº 6.919, de 1º de junho de 1878*. Fortaleza: [s.n.], 1878a.

CEARÁ. *Decreto nº 8.711, de 10 de maio de 1911*. Fortaleza: [s.n.], 1911.

CEARÁ. *Instrução Normativa, de 3 de junho de 1878*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1878b.

CEARÁ. *Lei nº 229, de 29 de agosto de 1895*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1895a.

CEARÁ. *Lei Provincial do Ceará nº 96, de 5 de outubro de 1837*. Fortaleza: [s.n.], 1837.

CEARÁ. *Mensagem a Assembleia Legislativa do Ceará*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1917a.

CEARÁ. *Mensagem a Assembleia Legislativa do Ceará*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1918a.

CEARÁ. *Mensagem a Assembleia Legislativa do Ceará*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1919.

CEARÁ. *Mensagem do Governo do Estado*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1895b.

CEARÁ. *Ofício nº 1002, de 19 de agosto de 1879.* Fortaleza: Ofícios do Governo do Ceará, 1879a.

CEARÁ. *Ofício nº 186, de 21 de maio de 1877.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1877b.

CEARÁ. *Ofício nº 186, de 21 de maio de 1877.* Fortaleza: Ofícios do Governo do Ceará, 1877c.

CEARÁ. *Ofício nº 250, de 15 de dezembro de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879b.

CEARÁ. *Ofício nº 3.552, de 18 de maio de 1872.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1872a.

CEARÁ. *Ofício nº 3.683, de 16 de junho de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879c.

CEARÁ. *Ofício nº 665, de 8 de junho de 1880.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1880a.

CEARÁ. *Ofício nº 671, de 2 de junho de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879d.

CEARÁ. *Ofício nº 80, de 13 de janeiro de 1880.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1880b.

CEARÁ. *Ofício nº 820, de 5 de julho de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879e.

CEARÁ. *Ofício nº 857, de 12 de janeiro de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1880d.

CEARÁ. *Ofício nº 86, de 7 de abril de 1877.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1877a.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 10 de setembro de 1872.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1872b.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 11 de maio de 1880.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1880e.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 14 de abril de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879f.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 16 de abril de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879g.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 17 de agosto de 1878.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1878c.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 18 de fevereiro de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879h.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 19 de julho de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879i.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 20 de dezembro de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879j.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 22 de abril de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879k.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 25 de agosto de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879l.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 27 de agosto de 1879.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1879m.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 30 de setembro de 1878.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1878d.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 31 de julho de 1878.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1878e.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 6 de outubro de 1877.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1877c.

CEARÁ. *Ofício s/n, de 4 de agosto de 1878.* Fortaleza: Governo do Ceará, 1878f.

CEARÁ. *Relatório da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité (anexo)*. Fortaleza: [s.n.], 1872c.

CEARÁ. *Relatório de Governo de Estado*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1916.

CEARÁ. *Relatório de Governo de Estado*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1917b.

CEARÁ. *Relatório de Governo de Estado*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1918b.

CEARÁ. *Relatório de Governo de Estado*. Fortaleza: Governo do Ceará, 1895b.

CEARENSE. *O Cearense*, Fortaleza, ano 31, n. 35, p. 1, 22 abr. 1877.

CESAIRE, A. *O discurso sobre o colonialismo*. São Paulo: Veneta, 2020.

CHALHOUB, S. População e Sociedade. In: CARVALHO, J. M. de. *A Construção Nacional 1830-1889*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010. v. 2.

COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ. [Ação administrativa de 10 de setembro de 1872 a Jerônimo Luís Ribeiro]. [Baturité]: Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, 1872a.

COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ. [Carta para Jerônimo Luiz Ribeiro da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité datada de 12 de setembro de 1872]. [Baturité]: Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, 1872c.

COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ. [Contrato para a construção da Estrada de Ferro de Baturité]. [Baturité]: Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, [18--?].

COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ. [Contrato para a construção da ferrovia entre Fortaleza a Pacatuba e Maranguape com o engenheiro Jerônimo Luís Ribeiro]. [Baturité]: Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, 1872b.

COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ. [Resposta do diretor da via férrea]. [Baturité]: Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, 1882f.

COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ. Ofício de 7 de outubro de 1872. [Baturité]: Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, 1872d.

COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ. Ofício de 9 de abril de 1878 da directoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité. [Baturité]: Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, 1878.

COMPANHIA CEARENSE DE VIA FÉRREA DE BATURITÉ. Relatório do presidente da directoria (apêndice). [Baturité]: Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, 1872e.

CORTEZ, A. I. R. P. *Memórias descarrilhadas: o trem na cidade do Crato*. 2008. 245 f. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

CORTEZ, A. S. R. P. *Cabras, Caboclos, Negros e Mulatos. A Família Escrava no Cariri Cearense (1850-1884)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História Social) –Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

COSTA, F. B. P. da. *Dicionário de estradas de ferro, ciências e artes acessórias*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1891.

CORRESPONDÊNCIA. *O Cearense*, Fortaleza, ano 11, n. 1007, p. 2, 17 mar. 1885.

COUTINHO, J. M. da S. *Fala acerca das vantagens financeiras da Estrada de Ferro de Baturité*. [Fortaleza]: [s.n.], [1864?].

CRATO (Ceará). *Ofício da Câmara Municipal do Crato, em 13 de abril de 1847, ao presidente da província do Ceará*. Crato: Câmara Municipal, 1847.

CRATO (Ceará). *Ofício nº 11 da Câmara Municipal do Crato, em 27 de agosto de 1853, ao presidente da província do Ceará*. Crato: Câmara Municipal, 1895.

CRATO (Ceará). *Ofício nº47 da Câmara Municipal do Crato, em 13 de abril de 1847, ao presidente da província do Ceará*. Crato: Câmara Municipal, 1847.

CUNHA, E. A. L. *Ofício nº 643, de 17 de maio de 1884*. Fortaleza: [s.n.], 1884.

CUNHA, E. A. L. *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité para a Exposição Universal de Artes, Indústrias Manufatureiras e Productos do Solo, das Minas e do Mar*, Chicago, 1892 (fac-sim.). In: FILHO, J. C.; SARMIENTO, L. *Arquitetura Ferroviária no Ceará*. Fortaleza: Edições UFC, 2010. p. 252-272.

DAMACENA NETO, L. C. A epidemia de gripe espanhola de 1918/1919 na Cidade de Goiás-GO. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25., 2009, Fortaleza. *Anais [...]*. Fortaleza: UFC, 2009. p. 1-10.

DAVIS, M. *Holocaustos Coloniais. Clima, fome e imperialismo na formação do terceiro mundo*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

DEAN, W. *A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

DECLARAÇÃO do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas, 9 de setembro de 1885. *Auxiliador da Indústria Nacional*, Rio de Janeiro, 1885.

DESAPROPRIAÇÃO. In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Scien-cias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 277-278.

DIÁRIO DO CEARÁ. [Nota]. *Diário do Ceará*, Fortaleza, 9 nov. 1926.

DIAS, M. O. L. da S. *A Interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2005.

DIAS, S. de O. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1884.

DOBB, M. *A Evolução do Capitalismo*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

DUARTE, R. H. *História e Natureza*. Belo Horizonte: Autêntica, 2005;

ECHO do povo. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 1, n. 14, 4 nov. 1879a.

ECHO do povo. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 1, n. 3, 9 jul. 1879b.

ECHO do povo. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 1, n. 10, 16 jul. 1879c.

ECHO do povo. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 1, n. 7, 7 ago. 1879d.

ECHO do povo. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 1, 9 nov. 1879e.

ECHO do povo. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 2, 1 fev. 1880a.

ECHO do povo. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 2, n. 20, 9 jan. 1880b.

ECHO do povo. *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 2, n. 21, 18 jan. 1880b.

ELEURY, A. A. de P. *Relatório apresentado em 1º de abril de 1881*. Fortaleza: [s.n.], 1881.

EL-KAREH, A. C. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Ed. Vozes, 1982.

ESMERILHANDO direitos. *A Lucta*, Fortaleza, ano 4, n. 286, 15 out. 1919.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Amaro Cavalcante (*antiga Itapai*), *município de Redenção, CE*. [S.l.], [20--]. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_crato/amaro.htm. Acesso em: 10 jan. 2013.

ESTRADA de ferro. In: DICCIONARIO de Estradas de Ferro e Scien-cias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço. Rio de Janeiro: Imprensa a va-por H. Lombaerts & Comp, 1891. p. 344.

FEBVRE, L. *O Reno. História, mitos e realidades*. Rio de Janeiro: Civil-iização Brasileira, 2000.

FERNANDES, A. G.; SILVA, E. V.; PEREIRA, R. C. M. Fitogeografia do Maciço de Baturité: uma visão sistêmica e ecológica. In: BASTOS, F. de H. (org.). *Serra de Baturité: uma visão integrada das questões ambien-tais*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2011.

FERNANDES, H. E. C. [Relatório apresentado em 1916]. [S.l.: s.n.], 1916.

FERNANDES, H. E. C. [Relatório apresentado em 1921]. [S.l.: s.n.], 1921.

FERREIRA, B. G. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza: Edições Universidade Federal do Ceará: Stylus Comunicações, 1989.

FIGUEIREDO FILHO, J. de. *Engenhos de Rapadura do Cariri*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1958.

FIGUEIREDO FILHO, J. de. *História do Cariri I*. Ed. fac-sim. de 1964. Fortaleza: Edições UFC, 2010a. v. 1.

FIGUEIREDO FILHO, J. de. *História do Cariri II*. Fortaleza: Edições UFC, 2010b. v. 2.

FIGUEIREDO, J. A. de. [Nota]. *O Araripe*, Crato, p. 1, 29 maio 1919.

FOLHETIM. *O Cearense*, Fortaleza, ano 25, n. 18, p. 1, 3 mar. 1872.

FONTENELE, J. F. B. *Relatório da Presidência da Província*. Fortaleza: [s.n.], 1895.

FREYRE, G. *Ingleses no Brasil*: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks Editora e Distribuidora de Livros, 2000.

FREYRE, G. *Ordem e Progresso*. 3. ed. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro – MEC, 1974. t. 2.

GARDNER, G. *Viagem ao interior do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1975.

GAZETILHA. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 58, n. 154, 4 jul. 1877.

GIRÃO, R. *História econômica do Ceará*. 2. ed. Fortaleza: Casa José de Alencar, 2000.

GONÇALVES, A. M. N. [Relatório da Presidência da Província em 10 de junho de 1861]. [Fortaleza]: [s.n.], 1861.

GONÇALVES, A. M. N. *Relatório da Presidência da Província à Assembleia Provincial*. [Fortaleza]: [s.n.], 1859.

GOVERNO da província. *O Cearense*, Fortaleza, ano 33, n. 16, p. 1, 12 fev. 1879a.

GOVERNO da província. *O Cearense*, Fortaleza, ano 33, n. 52, p. 1, 16 maio 1879b.

GRAÇA, H. de A. P. de. [Fala do presidente de província]. [Fortaleza]: [s.n.], 1875a.

GRAÇA, H. de A. P. de. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1874.

GRAÇA, H. de A. P. de. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1875b.

GRAÇA, H. de A. P. de. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1876.

GRANDI, G. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1960*. São Paulo: Alameda, 2013.

GREGÓRIO, V. M. *Uma face de Jano: a navegação no rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

GUABIRABA, M. C. *Ceará – a crise permanente do modelo exportador*. Fortaleza: Instituto de Memória do Povo Cearense, 1989.

GUIMARÃES, M. L. S. Nação e Civilização nos Trópicos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o Projeto de uma História Nacional. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 5-27, 1988.

HARDMAN, F. F. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARTOG, F. Tempo, História e a Escrita da História: a ordem do tempo. *Revista de História*, [s.l.], n. 148, p. 9-34, 2003.

HARTOG, F. Tempos do mundo, História, Escrita da História. In: GUIMARÃES, M. L. S. (org.). *Estudos sobre a escrita da História*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2006.

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablu-me, 2005.

HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2010.

HENRIQUES, J. A. de A. F. *Fala do presidente da província em 1870: Renúncia do contrato para organização da companhia para construção da via férrea de Baturité (anexo)*. [Fortaleza]: [s.n.], 1870a.

HENRIQUES, J. A. de A. F. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1870b.

HERSCHMANN, M. M.; PEREIRA, C. A. M. O imaginário moderno no Brasil. In: HERSCHMANN, M. M.; PEREIRA, C. A. M. (org.). *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

HOBSBAWM, E. J. *A era das revoluções*. São Paulo: Paz e Terra, 2010.

HOLANDA, S. B. de. *O Brasil Monárquico: do Império à República*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1993.

ICIMOTO, P. H. *Dormentes de Madeira Laminada Colada de Pinus oocarpa*. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciências e Engenharia de Materiais) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. *Representação da cidade de Baturité, Rio Putiú e EFB*. Fortaleza: Ipece, 2012. 1 mapa, color.

JUCÁ NETO, C. R. *A Urbanização do Ceará Setecentista: As vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati*. 2007. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

JUCÁ NETO, C. R. Primórdios da Rede Urbana Cearense. *Mercator – Revista de Geografia da UFC*, ano 8, n. 16, p. 77-102, 2009.

JUNQUEIRO, G. A benção da locomotiva. *Echo do Povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 1, n. 9, p. 1, 22 ago. 1879.

KATZER, F. Paizagens do Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, n. 17, p. 291-298, 1903.

KOSELLECK, R. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

KOSTER, H. *Viagens ao nordeste do Brasil*. 12. ed. Fortaleza: ABC Editora, 2003. v. 1.

KROPF, S. P. O saber para prever, a fim de prover – A engenharia de um Brasil moderno. In: HERSCHEMANN, M. M.; PEREIRA, C. A. M. (org.). *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994. p. 202-223.

KULA, W. *Problemas y métodos de la historia económica*. Barcelona: Ediciones Península, 1977.

LAMARTINE, A. de. *Histoire de La Restauration*. Paris: Pagnerre, Lecou, Furne e Co., 1851.

LAMOUNIER, M. L. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

LATOUR, B. *Jamais fomos modernos*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1994.

LEMENHE, M. A. *As Razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

LIMA, A. S. *Um projeto de “combate às secas” os engenheiros civis e as obras públicas: Inspetoria de Obras Contra as Secas – IOCS e a construção do açude Tucunduba (1909 – 1919)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História Social) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

LIMA, F. de A. S. de; PEREIRA, J. H. *Estradas de Ferro no Ceará*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2007.

LIMA, M. A. C. *Marretas, molambudos e rabelistas: a revolta de 1914 no Juazeiro*. São Paulo: Maltese, 1994.

LOPES, P. *Um Século de Viação no Brasil (1827 - 1926)* – Trabalho organizado em comemoração do centenário da fundação do congresso legislativo. Rio de Janeiro: Benedicto de Souza, 1928.

LUXEMBURG, R. *A Acumulação do capital: contribuição ao estudo econômico do Imperialismo*. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

MARCHESINI, G. B. *II Brasile e Le sue Colonie Agricole*. Roma: Tipografia Barbera, 1877.

MARTINEZ, P. H. *História Ambiental no Brasil: pesquisa e ensino*. São Paulo: Cortez, 2006.

MARTINS FILHO, A. *Memórias Menoridade – 1904 -1925*. 2. ed. Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1991.

MARTINS, F. M. R. *Ofício s/n, de 26 de janeiro de 1879*. Fortaleza: [s.n.], 1879.

MARTINS, M. L. As variáveis ambientais, as estradas regionais e o fluxo das tropas em Diamantina, MG: 1870-1930. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 26, n. 51, p. 149-161, 2006.

MARX, K. *O Capital*. Livro primeiro – o processo de produção capitalista. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1890. v. 2.

MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4. ed. Campinas: Pontes, 1990.

MATTOS, I. R. de. *O tempo saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1987.

MEDEIROS, A. S.; RIOS, K. S.; LUCAS, M. R. L. *Imaginário e Cultura*. Fortaleza: Núcleo de Documentação Cultural da UFC, 2011. p. 212-226.

MELO, J. C. de. *Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste*. Campina Grande: EDUFCG, 2007.

MEMORIA, O. *Origem da Viação Ferrea Cearense*. Fortaleza: Typ. Commercial, 1926.

MENSAGEM do Conselho de Estado. *Revista Notícias da RVC*, Fortaleza, ed. centenária, p. 3-5, 1970.

MERLEAU-PONTY, M. *Fenomenologia da Percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MOREIRA, J. da R.; ALENCAR, R. A. de. *Parecer da Comissão acerca do início de uma epidemia de cólera*. Fortaleza: [s.n.], 1879.

MOREIRA, J. *Perfil e planta da Estrada de Ferro de Baturité (até Senador Pompeu), em 1897*. [S.l.: s.n.], 1897.

MORSING, C. A. [Correspondência]. Destinatário: J. J. de A. Barros. Baturité, 31 jul. 1879. 1 carta.

MORSING, C. A. *Ofício s/n, de 30 de novembro de 1878*. Fortaleza: [s.n.], 1878.

MORSING, C. A. *Relatório enviado ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas*. Fortaleza: [s.n.], 1880.

MOTA, Pe. V. P. da. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1856.

MOURA, D. A. S. de. *Sociedade Movediça: economia, cultura e relações sociais em São Paulo (1808-1850)*. São Paulo: Editora Unesp, 2005.

MOURA, S. O. de. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1885.

MURARI, L. *Natureza e Cultura no Brasil (1870-1922)*. São Paulo: Alameda, 2009.

NEVES, F. de C. *A multidão e a história: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 2000.

NEVES, F. de C. A seca na história do Ceará. In: SOUZA, S. de. (org.). *Uma nova história do Ceará*. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.

NEVES, F. de C. A seca na literatura: José do Patrocínio e seca de 1878 no Ceará. *Tempo*, Niterói, v. 11, n. 22, p. 80-97, 2006.

NOTICIÁRIO. *O Cearense*, Fortaleza, ano 34, n. 23, 17 mar. 1880.

O ARARIPE. *O Araripe*, Crato, ano 4, n. 165, p. 1, 16 out. 1858.

O CEARENSE. *O Cearense*, Fortaleza, ano 33, 26 nov. 1878.

O ENGAJAMENTO. *O Araripe*, Crato, ano 3, n. 149, 26 jun. 1858.

OLIVEIRA SOBRINHO, J. de. *Vai dar para fazer um acordo?* [S.l.], 2011. Disponível em: http://emfamilia23.blogspot.com.br/2011_05_01_archive.html. Acesso em: 2 abr. 2013.

OLIVEIRA, G. P. de. Sentidos de um pedaço de rio que não existiu: A transposição do São Francisco em meados do século XIX. In: CORTEZ, A. I. R. P.; FUNES, A. E.; MAIA NETO, E.; RIOS, K. S. *História e Natureza: capítulos de História Social*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2013.

ORTIZ, R. *Cultura e Modernidade: a França no século XIX*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991.

OTTONI, C. H. B. *Relatório apresentado em 19 de fevereiro de 1885*. Fortaleza: [s.n.], 1885.

PAIVA, M. O. [Correspondência]. Destinatário: Dom Luís. Crato, 29 jun. 1876. 1 carta.

PALACIOS, G. Campesinato e escravidão: uma proposta de periodização para a história dos cultivadores pobres livres no nordeste oriental do Brasil: 1700-1875. In: WELCH, C. A. et al (org.). *Camponeses brasileiros: leituras e interpretações clássivas*. São Paulo: Editora Unesp; Brasília, DF: Núcleo de Estudos Agrários e Desenvolvimento Rural, 2009. v. 1. p. 145-178.

PARENTE, E. G. [Fala do presidente de província em 1875]. [Fortaleza]: [s.n.], 1875a.

PARENTE, E. G. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1875b.

PARENTE, E. G. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1876.

PASSOS, F. P. *Caderneta de Campo para uso dos engenheiros incumbidos de trabalhos de Estrada de Ferro*. Rio de Janeiro: Typ. Elith. De Olympio de Campos & C, 1912.

PAULA, D. A. de. O futuro traído pelo passado: A produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: ALMEIDA, P. R. de; FENELON, D. R.; MACIEL, L. A.; KHOURY, Y. A. (org.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho d'água, 2000.

PAULET, A. J. da S. Descrição Geográfica Abreviada do Ceará pelo Coronel de Engenheiros A. J. da Silva Paulet retificada pelo Dr. Liberato de Castro Carreira. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, t. 60, p. 2, p. 110, 1897.

PENA, J. A. O processo econômico. In: CARVALHO, J. M. de. *A Construção Nacional 1830-1889*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010. v. 2.

PEREIRA JÚNIOR, J. F. da. [Documento no qual a administração da província do Ceará é repassada a Coronel Joaquim da Cunha Freire]. [Fortaleza]: [s.n.], 1870.

PEREIRA JÚNIOR, J. F. da. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1870.

PEREIRA JÚNIOR, J. F. da. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas*. [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1874.

PEREIRA, A. L. *Estradas – Rodovias e Ferrovias (projeto e construção)*. Rio de Janeiro: Livro Técnico LTDA, 1958.

PEREIRA, J. H.; MUNIZ, T. de S. *Os descaminhos de ferro do Brasil*. 2. ed. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2012.

PEREIRA, L. R. *Relatório do presidente da província de 10 de junho de 1865*. [Fortaleza]: [s.n.], 1865.

PESSOA, C. E. C. [Fala oficial do presidente da província]. [Fortaleza]: [s.n.], 1877.

PIMENTEL, S. de B. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1882.

PINHEIRO, F. J. *Notas sobre a formação social do Ceará (1680-1820)*. Fortaleza: Fundação Ana Lima, 2008.

PINHEIRO, I. *Efemérides do Cariri*. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1963.

PINHEIRO, I. *O Cariri: seu descobrimento, povoamento, costumes*. Ed. fac-sim. 1950. Fortaleza: FWA, 2009.

PINKAS, J. *Ofício s/n, 20 de julho de 1879*. Fortaleza: [s.n.], 1879a.

PINKAS, J. *Ofício s/n, 28 de julho de 1879*. Fortaleza: [s.n.], 1879b.

PINKAS, J. *Ofício s/n, de 8 de abril de 1878*. [Fortaleza]: [s.n.], 1878.

PINKAS, J. *Preços de unidades para a preparação do leito da estrada em 8 de abril de 1878 (tabela)*. [S.l.: s.n.], 1878.

POLANYI, K. *A Grande Transformação: as origens de nossa época*. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

POMPEU SOBRINHO, T. Algumas notas sobre a hidrografia cearense. Evolução – cultura e perspectivas. *Revista Aspectos*, Fortaleza, ano 1, n. 1, p. 57-94, 1967.

POMPEU SOBRINHO, T. O homem do Nordeste. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, t. 2, p. 321-388, 1937.

PORTAL PERNAMBUCO DE A-Z. *História da Ferrovia em Pernambuco*. Recife, [201-]. Disponível em: <http://www.pe-az.com.br/>. Acesso em: 13 dez. 2014.

POSSAS, L. M. V. *Mulheres, Trens e Trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru: Editida da Edusc, 2001.

PRADO JUNIOR, C. *História Econômica do Brasil*. 30. ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.

PRADO, A. C. da S. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1886.

PRADO, A. C. da S. *Relatório da Presidência da Província*. [Fortaleza]: [s.n.], 1887.

QUEIROZ, M. I. P. de. *O campesinato brasileiro: ensaios sobre civilização e grupos rústicos no Brasil*. Petrópolis: Ed. Vozes, Ed. Universidade de São Paulo, 1973.

QUEIROZ, P. R. C. *Uma Ferrovia entre Dois Mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: Edusc; Campo Grande: E. UFMS, 2004.

RAMALHO JÚNIOR, F.; NICOLAU, G. F.; SOARES, P. A. de T. *Os Fundamentos da Física: Mecânica 1*. São Paulo: Moderna, 1988.

RAMOS, F. R. L. *O fato e a fábula: O Ceará na escrita da História*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2012.

REGULAMENTO sobre a conservação das estradas desta capital para Maranguape e para Baturité, das pontes e das (ilegível) se estabelecerem. [S.l.: s.n.], 1871.

REIS JUNIOR, D. de O. *Senhores e trabalhadores no Cariri cearense: terra, trabalho e conflitos na segunda metade do século XIX*. 2014. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2014.

RESPOSTA do imperador no discurso de abertura da Exposição Nacional de 1866, pronunciado pelo sr. conselheiro Souza Ramos, presidente da commissão directora, perante s. M. E aa, 19 de outubro de 1866. Ii. *O Auxiliador da Indústria Nacional*, Rio de Janeiro, n. 106, 1866.

RICOEUR, P. *História e Verdade*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Forense, 1968.

RIOS, K. S. Por água abaixo e rio acima: falas e escritos sobre água no Ceará. In: MEDEIROS, A. S.; RIOS, K. S.; LUCAS, M. R. L. *Imaginário*

e *Cultura*. Fortaleza: Nucleo de Documentação Cultural: Instituto Frei Tito de Alencar, 2011. p. 212-226.

RODRIGUES JÚNIOR, A. J. *Relatório em 31 de julho de 1868*. [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1868.

SÁ, Y. C. F. de. *Os homens que faziam o Tupinambá moer – Experiência e Trabalho em engenhos de rapadura no Cariri (1945 – 1980)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História Social) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2007.

SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo: HUCITEC/INL, 1981.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: 2008.

SANTOS, M. *Pensando o espaço do homem*. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SANTOS, W. L. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas*: São João Del-Rei (1877-1898). 2009. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2009.

SERAINE, F. *Dicionário de Termos Populares (registrados no Ceará)*. 2. ed. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

SEVCENKO, N. Introdução: o prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVCENKO, N. (org.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. v. 3.

SEVCENKO, N. O front brasileiro na guerra verde: vegetais, colonialismo e cultura. *Revista USP*, São Paulo, n. 30, p. 108-119, 1996.

SILVA, F. T. *Operários sem patrões*: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

SILVA, J. L. de C. *Ofício s/n, de 8 de outubro de 1879*. Fortaleza: [s.n.], 1879.

SILVA, J. L. de C. *Relato médico acerca do tratamento de operários encarregados dos trabalhos da 2^a seção da Estrada de Ferro de Baturité*. Fortaleza: [s.n.], 1879.

SILVA, L. O. *Terras Devolutas e Latifúndio: Efeitos da Lei de 1850*. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2008.

SILVA, P. A. de O. *A História da Escravidão no Ceará - Das origens à extinção*. Fortaleza: Instituto do Ceará, 2002.

SILVA, W. G. da. *A todo vapor! Formação de trabalhadores na Estrada de Ferro de Baturité (1877-1880)*. 2013. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013.

SOUZA NETO, M. F. de. *Planos para o Império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)*. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUZA, J. B. de. Para a História Financeira do Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, p. 91-106, 1963.

SOUZA, M. J. N. de. Contexto Ambiental do Enclave Úmida da Serra de Baturité – Ceará. In: BASTOS, F. de H. (org.). *Serra de Baturité: uma visão integrada das questões ambientais*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2011.

SOUZA, S. (org.). *História do Ceará - Uma nova história do Ceará*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

STUDART FILHO, C. Vias de Communicação do Ceará Colonial. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, p. 15-29, 1937.

TAKEYA, D. M. *Europa, França e Ceará: origens do capitalismo estrangeiro no Brasil*. Natal: UFRN Ed. Universitária, 1995.

TELAROLLI JUNIOR, R. Imigração e epidemias no Estado de São Paulo. *História, Ciências, Saúde - Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 265-283, 1996.

TERRA BRASILEIRA. *O carro de boi*. [S.l.], [20--]. Disponível em: <http://www.terrabrasileira.com.br/folclore3/q15-cboi.html>. Acesso em: 2 abr. 2013.

THEÓPHILO, R. *O Caixeiro (reminiscencias)*. Ed. fac-sim. Fortaleza: Museu do Ceará: Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006.

THOMPSON, E. P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. v. 2.

THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TRABALHOS do Congresso Agrícola do Recife. Ed. fac-sim. comemorativa do Primeiro Centenário 1878-1978. Recife: Typ. de M. F. de Faria & Filhos, 1879.

UM POUCO de tudo: será verdade? *Echo do povo: orgam da opinião pública*, Fortaleza, ano 2, n. 1, p. 4, 24 jun. 1879.

VASCONCELLOS, A. O. de. [Ofício de 27 de fevereiro de 1882 ao diretor da estrada de ferro]. Baturité: [s.n.], 1882a.

VASCONCELLOS, A. O. de. [Ofício de 28 de fevereiro de 1882 ao diretor da estrada de ferro]. Baturité: [s.n.], 1882b.

VASCONCELLOS, A. O. de. [Ofício nº 418, de 20 de fevereiro de 1882]. Baturité: [s.n.], 1882c.

VASCONCELOS, C. de L. F. de. [Ofício dirigido ao governo da província]. Fortaleza: [s.n.], 1870.

VELLOSO, P. L. *Relatório da Presidência da Província de 22 de abril de 1868*. [Fortaleza]: [s.n.], 1868.

VIANNA, T. M. [Ofício, de 6 de março de 1882]. Baturité: [s.n.], 1882.

VIANNA, T. M. [Resposta ao ofício nº 420, de 1º de março de 1882]. Baturité: [s.n.], 1882.

VIEIRA, G. B. *Ofício da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité*. [Fortaleza]: [s.n.], 1870.

VIRILIO, P. *Cibermundo*: a política do pior. Lisboa: Teorema, 2000.

WARTH, A. *Atrás das minhas pegadas: memórias de um sobrevivente do holocausto*. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

WITTER, N. A. *Males e epidemias: sofredores, governantes e curadores no sul do Brasil (Rio Grande do Sul, século XIX)*. 2007. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

WOOD, E. M. *A Origem do Capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

WORSTER, D. Para fazer História ambiental. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 4, n.8, p. 198-215, 1991.

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 978-85-7485-447-2

9 788574 854472