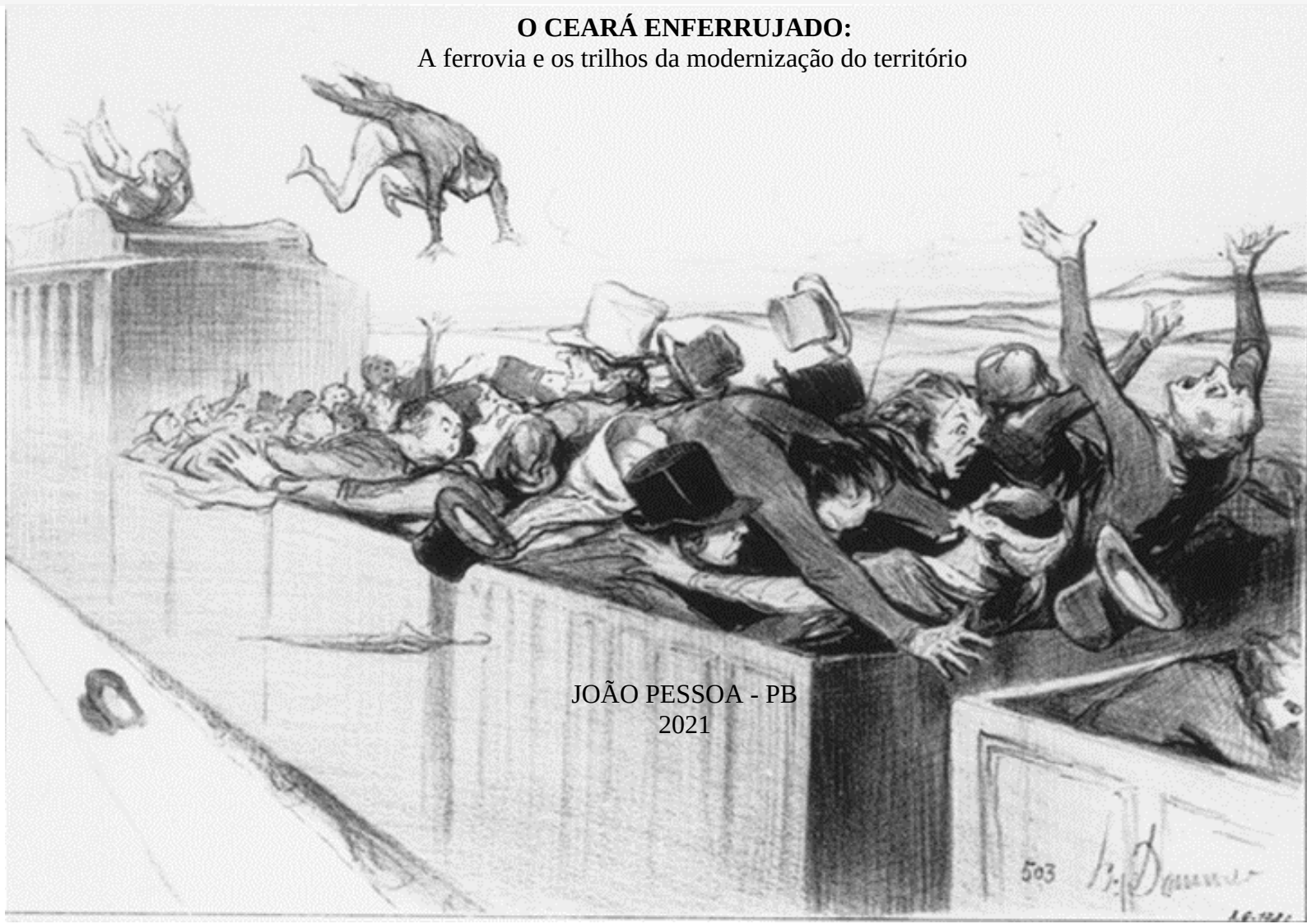




UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA

IGOR CARLOS FEITOSA ALENCAR

O CEARÁ ENFERRUJADO:
A ferrovia e os trilhos da modernização do território



JOÃO PESSOA - PB
2021

IGOR CARLOS FEITOSA ALENCAR

O CEARÁ ENFERRUJADO:

A ferrovia e os trilhos da modernização do território

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba como requisito para obtenção do título de mestre em Geografia.

Área de concentração: Território, Trabalho e Ambiente.

Linha de pesquisa: Cidade e Campo: Espaço e Trabalho.

Orientadora: Prof.^a Dra. Doralice Sátyro Maia

JOÃO PESSOA - PB
2021

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

A368c Alencar, Igor Carlos Feitosa.

O Ceará enferrujado : a ferrovia e os trilhos da
modernização do território / Igor Carlos Feitosa
Alencar. - João Pessoa, 2021.
197 f. : il.

Orientação: Doralice Sátyro Maia.
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CEEN.

1. Geografia - Ferrovia. 2. Estrada de Ferro -
Baturité/CE. 3. Modernidade territorial. 4.
Modernização territorial. 5. Formação socioespacial. 6.
Geografia histórica. I. Maia, Doralice Sátyro. II.
Título.

UFPB/BC

CDU 911:629.43(043)

" O CEARÁ ENFERRUJADO: A ferrovia e os trilhos da modernização do território"

por

Igor Carlos Feitosa Alencar

Dissertação de Mestrado apresentada ao Corpo Docente do Programa de Pós-graduação em Geografia do CCEN-UFPB, como requisito total para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Território, trabalho e Ambiente.

Aprovado por:


Prof.^a. Dr.^a. Doralice Satyro Maia
Orientadora


Prof. Dr. Rafael Faleiros de Padua
Examinador interno


Prof.^a. Dr.^a. Maria Simone Morais Soares
Examinadora externa


Prof.^a. Dr.^a. Nirvana Ligia Albino Rafael de Sa
Examinadora externa

**Universidade Federal da Paraíba
Centro de Ciências Exatas e da Natureza
Programa de Pós-graduação em Geografia
Cursos de Mestrado e Doutorado em Geografia**

Agosto/2021.

Dedicada a todos os abraços. Em especial aos
compartilhados com meu amigo Filipe Varea
Leme.

AGRADECIMENTOS

A escrita da dissertação na primeira pessoa do plural indica mais do que um aspecto formal, na realidade, é a confirmação do caráter coletivo desse trabalho.

Agradeço a minha família por todo suporte e apoio, sobretudo ao respeitar e entender o ofício acadêmico como um trabalho de fato. À minha mãe Nina, meu padrasto Tigê e minha irmã Maria Fernanda – em especial pelo companheirismo durante o isolamento social que fez todo o processo de escrita. Aos meus avós maternos e paternos, meu bisavô que nesse entremeio me agradeceu com suas memórias sobre o trem e o cotidiano cratense; as minhas tias Cláudia, Lourdes e Maria, e meu tio Luis.

A minha família parahybana que me acolheu desde o primeiro mês, quando sem lenço nem documento me mudei para lá – Raisal, Analia, Paloma, Cristina e Mana, a finalização desse trabalho se deve também ao suporte e acolhimento, as prosas nos churrascos e cervejas de domingo que rapidamente transformaram o Castelo Branco no meu lugar.

Ao PPGG-UFPB, o corpo docente e funcionários pela oportunidade de desenvolvimento dessa pesquisa, em especial agradeço a minha orientadora Doralice Sátyro Maia, pelo acolhimento e confiança, e por acreditar numa orientação extremamente humanizada e necessária frente a frieza da burocracia e do produtivismo que tomam a academia. Também destaco as contribuições das professoras Nirvana Sá e Simone Moraes, e do professor Rafael Padua que desde o seminário de dissertação acompanham esse trabalho e cujos apontamentos foram fundamentais para o seu desenvolvimento. Da mesma forma, durante as disciplinas as discussões provocadas pelas professoras Dirce Suertegaray e Arlete Moyses foram essenciais para a consolidação de uma base teórico-metodológica.

Aos companheiros e companheiras de turma, Diego Santos, Renata Sousa, Matheus Oliveira, Thiago Farias, Antônio Vilar, Davidson Matheus, Joanes Moura, Inocência Oliveira e Stephanie Medeiros que tornaram essa etapa mais leve. Nesse mesmo sentido, a colaboração dos colegas do Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb) e do Laboratório de Estudos Urbanos (LEU) foi essencial para o entendimento da uma construção coletiva necessária para as nossas pesquisas.

Agradeço ao meu amigo Gabriel Alves pelas inúmeras leituras, provocações e pitacos no texto. Além do abrigo por quase um mês e apoio direto no registro dos documentos durante a pesquisa de campo no Arquivo Nacional e na Biblioteca Nacional. Toda essa parceria e incentivo o torna praticamente um coautor dessa dissertação, o que muito me orgulha. À Flávio Santos pela leitura do trabalho e ajuda na revisão, à Felipe Oliveira, Bruno Zucherato e Luquinhas pela ajuda

na elaboração dos mapas. À professora Daniely Guerra pelo apoio na pesquisa de campo no Crato e ao professor Emerson Ribeiro pelo suporte na elaboração do projeto de pesquisa, assim como no incentivo para que eu ingressasse no PPGG-UFPB.

Ao Filipe Varea Leme (*in memoriam*) que foi fundamental no início do mestrado, meu confidente e parceiro que compartilhava, mesmo distante, as descobertas dessa nova fase. Na mesma medida que sinto sua ausência física, acredito na sua participação junto comigo em todas as etapas. Sem você esse trabalho não existiria dessa forma, muito obrigado meu querido!

Aos amigos que também se fizeram presentes nesse processo Caio Lima, Camila Alkimin, Lorena Izá, João Vittor, Renato Sousa, Vivian Reis, Jucier, Augusto, Zé Carlos, Wilma, Diego Monteiro, Graça Moura, Jandirão, Rafaelly Oliveira, Victor Malta, Luis Otávio, Léo, Albert, Bruno David Guetta, Chicco, Géossica, Vitor Júlio, Maria Clara, Lívia, Luiz Paulo, Marcus, Samarane, Bruno Barcella, Thaimon, Thiago's, Patrícia, Jhordan, Lucas Vinicius, Anderson, Brendon, Yasmim, Hyago, Joedson, Rosana e Thialcool. E a todas e todos que em algum momento, sobretudo em mesas de bar, me ouviram falar sobre trem nesses últimos anos.

A todas e todos camaradas da Associação dos Geógrafos Brasileiros (em especial da Seção Local João Pessoa), instituição fundamental na minha formação e atuação política, que me proporcionou nesses últimos anos o contato e afeição com inúmeras geógrafas e geógrafos desse país de dimensões continentais.

Aos funcionários e funcionárias da Fundação Biblioteca Nacional e do Arquivo Nacional que prontamente me atenderam durante a pesquisa de campo que contou com o apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), assim também reforço o agradecimento à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de pesquisa, sem a qual não poderia realizá-la.

É preciso registrar que essa dissertação foi escrita no momento em que o Brasil atravessa uma política genocida que já permitiu que mais de meio milhão de brasileiros tivessem sua vida ceifada na pandemia da COVID-19. Ao mesmo tempo, também se assiste uma escalada autoritária e negacionista – a qual nos cobra uma defesa intransigente da democracia, das instituições científicas e do livre pensamento. Portanto, agradeço a todas e todos que fazem da educação e da ciência meios de transformação e construção de uma vida digna e solidária.

*“Combinaram de nos matar.
Nós combinamos de não morrer”*
Conceição Evaristo

Resistiremos.

Do mesmo modo que não se julga o indivíduo pela ideia que de si mesmo faz, tampouco se pode julgar uma tal época de transformações pela consciência que ela tem de si mesma. É preciso, ao contrário, explicar essa consciência pelas contradições da vida material, pelo conflito que existe entre as forças produtivas sociais e as relações de produção.

Karl Marx, Contribuição à crítica da economia política (2008, p. 48)

*Aqui tudo parece
que era ainda construção
e já é ruína*

Fora da ordem, Caetano Veloso (1991)

RESUMO

A questão ferroviária brasileira é um tema consideravelmente debatido, principalmente na perspectiva dos estudos das redes de comunicação e na historiografia de modo geral, que remonta ao fim dos Oitocentos como um período de grandes transformações político-econômico-espaciais. Investigar as particularidades desses processos na escala provincial permite apreender as condições locais neles impressas. Assim, a presente pesquisa objetiva compreender a instalação da Estrada de Ferro de Baturité, entre 1872 e 1926, de Fortaleza à cidade do Crato, como o elemento central de um processo de modernização territorial. Metodologicamente, iniciou-se pelo trabalho bibliográfico, orientado a partir de grandes temáticas: a “questão ferroviária”, “formação socioespacial” e “modernidade e modernização territorial”. A investigação fundamentou-se, sobretudo, em fontes documentais, especialmente as oficiais (Relatório de presidentes da província; Mensagens, Avisos, Decretos e Leis); também utilizou-se notícias e reportagens jornalísticas; além de fontes secundárias, como os dados censitários. Inicialmente, fez-se necessário apreender o contexto global e nacional circunscrito ao Segundo Reinado, no qual os projetos ferroviários representavam uma parcela do processo de expansão capitalista, capitaneado pela Inglaterra, que conferia às economias dependentes a necessidade de ajustes territoriais. Ao analisar esse processo no Ceará, partiu-se dos interesses da elite política em garantir a instalação de ferrovia – inicialmente consolidando a transformação da base produtiva agroexportadora da província e objetivando o avanço sobre o sertão e o que nele era produzido. Nesse contexto, além dos aspectos que garantiram o início da construção, investigou-se como se assegurou, ao longo de mais de cinco décadas, que o projeto se instalasse por completo até atingir o Crato, a cidade Boca de Sertão, localizada no extremo sul do Ceará. Para isso, demonstrou-se a essencialidade do emprego da mão-de-obra dos retirantes das secas para o avanço das obras. O resultado do processo de modernização territorial cearense se deu em duas frentes: socialmente, transformou-se as relações de trabalho com a incorporação dos sertanejos nas obras ferroviárias, implicando um forçado processo de proletarização e, complementarmente, se territorializou anseios da burguesia comercial com a implementação dos trilhos, alterando as condições de escoamento e conformando uma rede urbana a partir da expansão da fronteira de acumulação sertão adentro.

Palavras-chave: Estrada de Ferro de Baturité. Ceará. Modernidade e Modernização Territorial. Trabalho. Geografia Histórica Ferroviária. Formação Socioespacial.

ABSTRACT

The Brazilian railway issue is a considerably debated topic, mainly from the perspective of historiographical studies of communication networks, which dates back to the end of the 19th century, a period of great political-economic-spatial transformations. Investigating the particularities of these processes at the provincial scale allows us to apprehend the local conditions imprinted on them. Therefore, this research aims to understand the installation of the Baturité Railroad between 1872 and 1926, from Fortaleza to the city of Crato, as the central element of a process of territorial modernization. The methodology combines description with critical analysis, which seeks to unravel the contradictions of the process, more specifically, of form and content. It began with a bibliographic survey guided by major themes - the “railway issue”, “socio-spatial training” and “modernity and territorial modernization”. The investigation was based mainly on documentary sources, especially official ones (Report of Presidents of the Province; Messages, Notices, Decrees and Laws); also in news and journalistic reports; in addition to other sources, such as census data. Initially, an attempt was made to apprehend the global and national context circumscribed to the Second Brazilian Reign, when the railway projects represented part of a process of capitalist expansion, led by England, which gave dependent economies the need for territorial adjustments. When analyzing this process in Ceará, we can verify that installing the railroad was an initiative of political elite - initially consolidating the transformation of the agro-export productive base of the province and aiming at advancing over the sertão and what was produced in it. In this context, in addition to the aspects that ensured the start of construction, it was investigated how it was ensured, for more than five decades, that the project was fully installed up to Crato, the city of Boca de Sertão located in the extreme south of the province of Ceará. The analysis of the documents and data collected show the essentiality of employing hand labor of drought migrants to advance the works. The result of the process of territorial modernization in Ceará took place on two fronts: labor relations were socially transformed with the incorporation of the sertanejos in the railway works, implying a forced process of proletarianization; and, in addition, territorialized the desires of the commercial bourgeoisie with the implementation of the tracks, changing the flow conditions and shaping an urban network from the expansion of the frontier of accumulation in the hinterland.

Keywords: Baturité Railway. Ceará. Modernity and Territorial Modernization. Labor conditions. Historical Railway Geography. Sociospatial Formation.

LISTA DE SIGLAS

CCVB – Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité

EFB – Estrada de Ferro de Baturité

EFS – Estrada de Ferro de Sobral

I GM – I Guerra Mundial

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFOCS – Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas

IHGB – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

IPB – Instituto Politécnico Brasileiro

MVOP – Ministério de Viação e Obras Públicas

RBFC – Revista Brazil-Ferro-Carril

RVC – Rede de Viação Cearense

SARCCOL – South American Railway Construction Company Limited

SG – Sociedades Geográficas

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 01 – Vista da cidade do Crato em 1859.....	64
Figura 02 – Vista da cidade do Crato e do vale do Cariri em meados do século XIX.....	64
Figura 03 – Fotografia da Casa Boris em Fortaleza em 1910.....	93
Figura 04 – Estação original de Arronches no início do séc. XX (atual Parangaba)	96
Figura 05 – Cartaz com os horários dos trens entre Fortaleza e Arronches de 1873	97
Figura 06 – Estação de Pacatuba.....	98
Figura 07 – Mappa da região flagellada pela seca de 1877: com os caminhos de ferro de socorro.....	132
Figura 08 – Charge d’O Besouro em 25 de maio de 1878	139
Figura 09 – Retirantes em Fortaleza na seca de 1877-1880.....	140
Figura 10 – Vista parcial do prolongamento da EFB em Itapai (1879)	143
Figura 11 – Corte na serra no prolongamento da EFB em Itapai (1879)	144
Figura 12 – Família de flagelados em Baturité (1880).....	146
Figura 13 – Capa d’O Besouro retratando a seca no Ceará (1878).....	150
Figura 14 – Estação em Baturité (cartão postal).....	153
Figura 15 – Corte em rocha no trecho Lavras-Aurora	170
Figura 16 – Estação do Crato em 1928.....	177
Figura 17 – Rede de Viação Cearense em 1927 com a EFB em destaque.....	178
Figura 18 – Linha do tempo da construção da EFB (final do século XIX).....	182
Figura 19 – Linha do tempo da construção da EFB (início do século XX)	183

MAPAS

Mapa 01 – Rede de Viação Cearense (1927)	18
Mapa 02 – Caminhos das boiadas na província do Ceará.....	78
Mapa 03 – Projetos ferroviários cearenses no século XIX.....	81
Mapa 04 – Projeto Ferroviário “Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato”	87
Mapa 05 – Estrada de Ferro de Baturité em 1889.....	100
Mapa 06 – Estrada de Ferro de Baturité e os planos ferroviários republicanos	108
Mapa 07 – Estrada de Ferro de Baturité em 1910.....	115

Mapa 08 – Linhas e ramais do arrendamento da RVC à SARCCOL	119
Mapa 09 – Estrada de Ferro de Baturité em 1882.....	153
Mapa 10 – Construção da EFB conforme a condição climática	162
Mapa 11 – Estrada de Ferro de Baturité em 1922.....	172
Mapa 12 – Estradas de Boiadas e Ferrovias cearenses.....	179

GRÁFICOS

Gráfico 01 – Balança comercial do Brasil Imperial.....	46
Gráfico 02 – Principais produtos exportados no período imperial.....	47
Gráfico 03 - Principais parceiros do Brasil no comércio internacional (1853-1904)	49
Gráfico 04 – Exportação de algodão e café no Ceará entre 1860-1870.....	90
Gráfico 05 – Rendimentos da RVC durante o arrendamento à SARCCOL.....	127
Gráfico 06 – Relação do total construído e média anual conforme a condição climática.....	164

QUADROS

Quadro 01 – Situação financeira da RVC entre 1915 e 1920.....	166
Quadro 02 – Quantidade de locomotivas da RVC em 1919, 1920, 1921 e 1924.....	172

SUMÁRIO

PRÓLOGO	14
INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 – O BRASIL IMPÉRIO: UMA MODERNIDADE A SE FAZER TERRITÓRIO OU UM TERRITÓRIO A SE FAZER MODERNO?	25
1.1. A crise do Império: conciliação e reformas conservadoramente liberais	27
1.2 Capitalismo e dependência no Império do <i>Brazil</i> : uma relação espacial.....	43
1.3 Espaço e tempo a bordo: a geografia da modernização territorial	57
CAPÍTULO 2 - SE O SERTÃO NÃO VEM À FORTALEZA, A FERROVIA VAI AO SERTÃO	70
2.1 O sertão, suas bocas e caminhos	72
2.2 A constituição da Companhia Cearense da Via-férrea de Baturité e uma centralidade econômica a se resolver	83
2.3 A política ferroviária republicana e os arrendamentos da Estrada de Ferro de Baturité	101
2.4 O arrendamento da Rede de Viação Cearense à <i>South American Railway Construction Company Limited</i> : “os cinquenta anos em cinco” às avessas (1910-1915).....	116
CAPÍTULO 3 - PARA SE FUNDIR O FERRO: A ÁGUA. PARA SE ASSENTAR O TRILHO: A SECA.....	129
3.1 A seca de 1877: o trabalho dos flagelados, tempero do progresso.....	135
3.2 “Não ajuda nem a morrer” – A seca de 1915	154
3.3 Crato à vista: a fumaça do trem cruza o sertão e chega ao Cariri.....	165
CONSIDERAÇÕES FINAIS - O CEARÁ MODERNO E ENFERRUJADO	184
REFERÊNCIAS.....	189

PRÓLOGO

Toda história a se contar tem um começo. Se é banalidade reconhecer isso, por outro lado, definir por onde iniciar é, talvez, a primeira grande dificuldade a ser superada quando se dispõe a elaborar qualquer texto. Nesse sentido, há uma série de possibilidades para se iniciar o tema aqui proposto. Podemos, por exemplo, partir da pequena para a grande escala, e, assim, acompanhar o movimento do desenvolvimento das forças produtivas na Europa, atravessar, com essas, o Atlântico, desembarcar na Baía de Guanabara, compreender sua difusão pelo país até a capital Fortaleza e, tão somente após cruzar o sertão cearense, atingir o Crato, no sopé da chapada do Araripe. Podemos, também, inverter esse caminho, tomando como ponto de partida o fim e, no exercício da análise, recuperarmos, conforme a necessidade, os aspectos regressos que nos interessem.

Há ainda outra possibilidade de início, mais usualmente presente nas pesquisas, que é iniciar justamente pelas questões, pelas angústias acadêmicas que tomam o pesquisador e o condenam a dedicar uma parcela da sua existência a não só tentar desvendar essas questões, mas, sobretudo, a compartilhá-las com seus pares. Sem mais delongas, para se iniciar essa história, é preciso que, antes, nos desloquemos para um ponto específico do tempo-espço, de modo a trazer a geografia para essa discussão, e, feito isso, comecemos juntos a trilhar esse trabalho.

O início dessa pesquisa se deu – mesmo que inconscientemente – na primeira metade de 2014, enquanto ainda cursava o primeiro semestre do curso de Geografia da Universidade Regional do Cariri (URCA), no Crato, quando comecei a desvendar aquela cidade, guiado pelo espírito da crença universitária de que esse seria o momento de experimentações, de descobertas e de liberdades. As estreitas ruas do Crato me levaram a um espaço amplo, arborizado, aconchegante, com grafites e pichações num extenso mural, e dois prédios amarelados que, à primeira vista, já denunciavam que não eram do “nosso tempo”. Aquele espaço, ao lado da chamada “Praça dos Pombos”, passou a ser frequentemente ocupado por um grupo de jovens recentemente ingressos no ensino superior, principalmente da Geografia, História e Letras (os três blocos siameses do Centro de Humanidades da URCA), que rigorosamente se encontravam por lá quase todas as noites para falar das primeiras impressões, reclamar da recente vida universitária e, compartilhando algumas garrafas de vinho de procedência duvidosa, pousar de

intelectuais frente à carga de leitura das disciplinas, dos grupos de estudos frequentados, das palestras assistidas e coisas afins.

Nesse mesmo espaço, que depois descobri que se chamava “Largo da RFFSA”, inclusive sequer sabendo o que efetivamente significava essa tal de “Refêsa”, passei a frequentá-lo, também, não mais em grupo, mas em dupla; daí em diante, além de falar mal da universidade e pousar de intelectuais, passamos a compartilhar afeições e desejos mútuos naquele lugar, a ponto de não sabermos, em certo momento, se estávamos apaixonados pelo Crato, pela vida universitária e suas possibilidades, ou de fato um pelo outro. Independente da resposta, o mais importante – pelo menos para este texto – é justamente essa paisagem onde esses encontros se deram, visto que, sentados sob o alpendre de um dos referidos prédios amarelados, notamos que, sob nossos pés, havia trilhos disfarçados entre o calçamento que se encontrava na mesma altura deles e que quase os escondiam.

Eu me dei conta de que aqueles prédios amarelados de “outro tempo” deveriam ser, possivelmente, do mesmo período que os trilhos ali assentados. E era verdade. Assim, as descobertas foram se constituindo dali em diante, desde a informação de que aqueles prédios se tratavam da antiga estação ferroviária e do armazém da Rede de Viação Cearense, como também que “RFFSA” dizia respeito a uma companhia federal que operou aquela linha e, naquele momento, salvaguardava aquele patrimônio, assim como que a “Praça dos Pombos” na verdade se chamava “Praça Francisco Sá” – sujeito que, na condição de Ministro de Viação e Obras Públicas, estivera naquele mesmo lugar na ocasião de 8 de novembro de 1926, inaugurando aquela estação e observando o trem cruzar pela primeira vez as terras cratenses.

Como, por que, por quem, o que representava e o que mudou no Ceará com aquela ferrovia são questões que só pude elaborar devido a essa somatória de acontecimentos ora narrados. Portanto, constatei que não é do momento em que grafiei a primeira palavra com que iniciei esse trabalho. Bem antes, minha história com a do Crato e da ferrovia já havia sido trilhada pela geografia. Esse é – e não poderia haver outro – o início da história que se seguirá.

INTRODUÇÃO

“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 compadre?

– 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!”

José Carvalho, O matuto cearense e o caboclo do Pará (1973, p. 103).

Há inúmeras possibilidades de abordagem e muitas já exploradas sobre a questão ferroviária cearense e, em específico, sobre a Estrada de Ferro de Baturité (EFB), de forma que, dentro desse universo de investigações sobre a temática, seja necessário, de início, delimitarmos qual delas objetivamos: compreender o processo de modernização do território cearense, tendo como elemento central a instalação da Estrada de Ferro de Baturité, no percurso de Fortaleza ao Crato, entre 1872 e 1926.

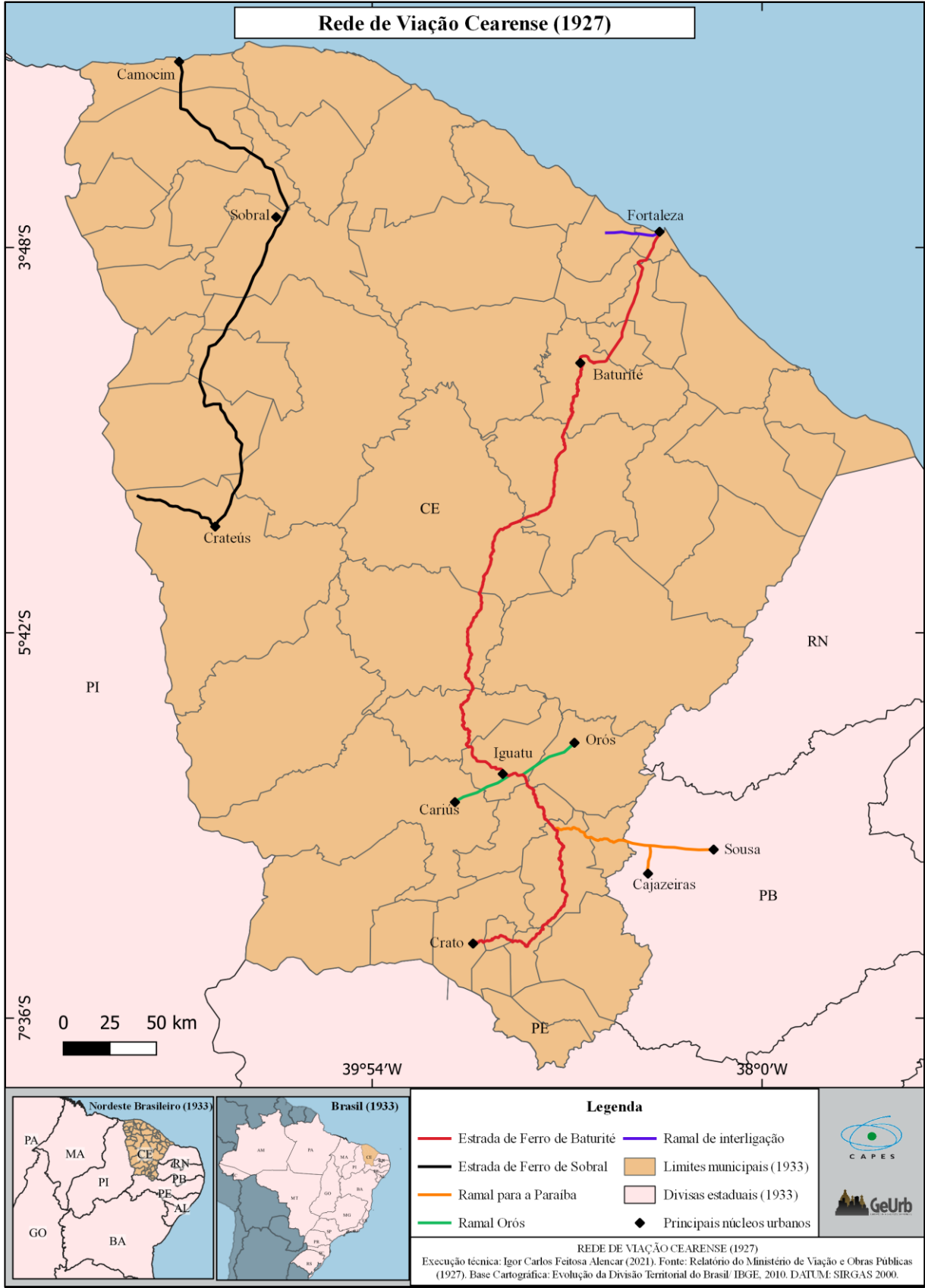
Para alçar tal objetivo, mobilizamos primeiramente os aspectos que nos auxiliaram a identificar e analisar os processos político-econômicos relacionados à instalação das ferrovias brasileiras e especificamente da EFB, em fins do século XIX; também analisamos os processos atrelados à defesa do prolongamento da ferrovia até o Crato, ao longo das cinco décadas de obras. Nesse sentido, foi realçado nesse processo de modernização territorial o papel da superexploração dos trabalhadores em períodos de secas, fator-chave para a compreensão do avanço das obras e da garantia da instalação desse capital fixo.

A escolha por esse recorte espaço-temporal se deu primeiramente por se tratar do período que compete ao início e ao término das obras do tronco sul da Rede de Viação Cearense, interligando os dois pontos supracitados. Em seguida, metodologicamente operacionalizando essa escolha, para abarcar esse recorte, elegemos os principais aspectos que antecedem a construção da ferrovia e os eventos que se deram no decorrer da sua instalação; essa seleção, por sua vez, respondeu, de um lado, pelo impacto desses eventos em nosso objeto e, de outro, por uma maior disponibilidade de fontes, sobretudo as documentais.

O período compreendido entre o planejamento, início e término da instalação da Estrada de Ferro de Baturité (traçado vermelho do Mapa 01) é marcado por uma série de eventos multiescalares que mais ou menos atingiam a instalação, como, por exemplo: a nível provincial,

as grandes secas de 1877 e 1915, assim como a Sedição de Juazeiro (conflito armado que tomou o Ceará em 1914); em escala nacional, a abolição da escravatura (1888), a queda da Monarquia (1889) e a política ferroviária da República Velha (1890); e, ainda, em plano global, a Primeira Grande Guerra (1914-1919), dentre outros.

Mapa 01 – Rede de Viação Cearense (1927)



Fonte: elaborado pelo autor.

Os eventos compreendidos ao longo do recorte temporal emergem da necessidade de assinalar que não tratamos da totalidade dos cinquenta e quatro anos de obras, tal qual um anuário. Mais do que isso, aqui cabe o sentido empregado por Santos (2006, p. 61), dos eventos como “o resultado de um feixe de vetores, conduzido por um processo”, por isso “estão no próprio coração da interpretação geográfica dos fenômenos sociais”.

Os eventos nos possibilitam enxergar as datas na perspectiva apontada por Alfredo Bosi (1992) – como pontas de *icebergs*, “são pontos de luz sem os quais a densidade acumulada dos eventos pelos séculos dos séculos causaria um tal negrume que seria impossível sequer vislumbrar no opaco dos tempos os vultos dos personagens e as órbitas desenhadas pelas suas ações” (p. 19).

Nesse sentido, os eventos e suas datas servem para que, naquele ponto, aprofundemos a discussão para que o objetivo proposto se constitua ao longo do texto com o grau de elementos necessários, sejam teóricos, sejam documentais. Assim, complementamos com Bosi que, se “a memória carece de nomes e de números” (*Ibid.*, p. 19), as pesquisas – sobretudo no campo da Geografia Histórica a qual essa se filia – também.

O Ceará enferrujado, anunciado no título deste trabalho, é o resultado de um processo socioespacial que diagnosticamos nesse período. De forma que, ao analisarmos esse projeto de modernização territorial que tem como elemento-chave a EFB, apontamos como, do ponto de vista dos trabalhadores, em especial dos sertanejos flagelados nas secas, esse processo reverberou na constituição de novas formas de aprofundamento da superexploração do trabalho, capitaneados pela burguesia cearense. Essa ferrugem se dá nas ditas benéficas, genericamente cunhadas sob o termo de “progresso”. No entanto, do ponto de vista burguês, o processo é oposto, pois é justamente as perversas condições que permitem a ferrovia ser instalada que garantem a reprodução de capitais e a expansão da fronteira de acumulação sertão adentro.

Dito isso, para abarcar as discussões propostas, metodologicamente, o levantamento bibliográfico se deu em torno de grandes temáticas: a *Questão ferroviária*, com ênfase no contexto nordestino e cearense; a *Formação socioespacial brasileira*; e a *Modernidade e modernização territorial*. A articulação dessas três temáticas possibilitou a constituição de um arcabouço teórico-metodológico que fundamentou nossa análise sobre as fontes documentais apresentadas a seguir.

Quanto às fontes documentais, de início foi realizada uma pesquisa, em janeiro de 2020, nos acervos do Arquivo Nacional e da Fundação Biblioteca Nacional, ambos no Rio de

Janeiro. Para tal, realizamos previamente uma seleção e reserva dos documentos a serem consultados, utilizando as palavras-chave: “Estrada de Ferro de Baturité”, “Rede de Viação Cearense”, “Ceará” e “Crato”, dentro do recorte temporal da pesquisa.

Nesses locais, deparamo-nos com os desafios para ter acesso a todos os documentos selecionados, fotografá-los e, por fim, catalogá-los; atividade que, além de um aprendizado no trato com os documentos, foi de suma importância para que, uma vez organizados, melhor fossem trabalhados ao longo do texto.

Além desses acervos, também foi imprescindível a pesquisa nos repositórios digitais que fornecem documentos históricos importantíssimos, somados às fontes secundárias, como os dados censitários na plataforma Memória Estatística Brasileira, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, e no portal da Fundação Getúlio Vargas. Na busca pelo discurso oficial da época, nós nos deparamos com o acervo digital das bibliotecas da Câmara Federal e do Senado Federal, nos quais encontramos discursos de parlamentares e discussões de projetos desde o início do período republicano, cuja legislação foi por nós consultada para a construção do trabalho.

Em especial, destacamos a plataforma digital *Center for Research Libraries - Global Resources Network*¹, que disponibiliza Relatórios e Mensagens dos presidentes da província e do estado do Ceará no intervalo de 1836 a 1930, cujos documentos foram essenciais para analisarmos os atos e ideias dos homens à frente da burocracia estatal; além da plataforma *Internet Archive*², que constitui também um amplo espaço de documentos históricos dos mais variados temas.

Por último, a plataforma da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional foi essencial para que completássemos o objetivo de construção do texto, atrelando a dimensão teórica aos dados primários e secundários, documentos oficiais e também jornalísticos. Sendo assim, utilizamos largamente as notícias, desde autorizações de prolongamentos à obtenção de créditos, importação de material, embates políticos, reportagens sobre as secas, além de reuniões e discussões dos agentes envolvidos na instalação da ferrovia durante todo o recorte temporal³.

¹ A plataforma pode ser acessada pelo link: <https://www.crl.edu/>

² A plataforma pode ser acessada pelo link: <https://archive.org/>

³ Para essa pesquisa, utilizamos a opção de busca por período (intervalos de dez anos, entre 1860 e 1930) e os termos escolhidos para as buscas na plataforma foram individualmente: “Ceará”; “Crato”; “Estrada de Ferro de Baturité” e “Rede de Viação Cearense”.

Dos periódicos selecionados, sobressaíram-se para a análise: “O Cearense – órgão do partido liberal”, “Pedro II” e o “Jornal do Commercio”, além do “Correio da Manhã” e “O Paiz”. Soma-se a esses periódicos, a consulta aos Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas também disponibilizados na plataforma da Hemeroteca da Biblioteca Nacional.

Consultar os jornais desse período é reconhecer primeiro que se tratava de um meio de comunicação restrito, e cuja produção e circulação eram destinadas às classes abastadas, tanto pelo custo, quanto pelo domínio da leitura. A produção jornalística nesse momento também encontraria, de um lado, uma estabilidade institucional (após os conturbados anos da Regência e do Primeiro Reinado) e, de outro lado, fortes agitações políticas na esfera dos debates, sobretudo tensionados pelos Liberais opositores após 1870 (SODRÉ, 1999; ALONSO, 2002).

Nesse sentido, destacamos a escolha como fonte do “Jornal do Commercio”, por se tratar de um jornal já consolidado naquele período e de expressividade nacional. Sodré (1999) o classifica enquanto periódico apartidário, mas de posicionamentos conservadores moderados. A utilização desse jornal se dá também pelo fato do mesmo ser uma espécie de catalisador das notícias das províncias, o que nos auxiliou a encontrar informações sobre os acontecimentos no Ceará.

Localmente, dois periódicos são importantes para nosso trabalho, “O Cearense: órgão do partido liberal” e o jornal “Pedro II”. O primeiro, como o próprio título denuncia, de vertente política liberal, circulava desde 1846 e tinha, como um dos principais colaboradores, o Senador Pompeu, e, após sua morte, Nogueira Accioly e Vicente Alves de Paula Pessoa dão prosseguimento ao liberalismo cearense (CORDEIRO, 1997; ASSIS, 2011; SOUSA NETO, 2018). A partir desse jornal, pudemos identificar como se davam as estratégias do grupo principiado a partir de Pompeu para reproduzir e ecoar seus interesses, dentre eles a Estrada de Ferro de Baturité.

O outro periódico cearense utilizado foi o jornal “Pedro II” que, por sua vez, era de vertente conservadora, de forma que esse conservadorismo que se manifestava nesse jornal se tratava de um movimento reativo, para qual o passado tinha um peso frente aos seus posicionamentos. No Ceará, esse movimento era encabeçado pela família Fernandes Vieira e teve prosseguimento com o Barão de Ibiapaba e o Barão de Aquiraz, fortemente amparados na estrutura do catolicismo (CORDEIRO, 1997).

Especificamente sobre a análise dessas fontes documentais, reconhecemos a essencialidade e a potencialidade de seu uso para as pesquisas em Geografia Histórica

(VASCONCELOS, 2009); ao tempo que tomamos, também, por advertência, a preocupação explicitada por Abreu (2016), para que não romantizemos os documentos, assim como o fato de que é premissa para análise contextualizá-los, tendo como horizonte que estes manifestam expressões de poder de quem os produziu – sobretudo os jornais no trato das informações e nas formas de evidenciar e negligenciar determinados aspectos.

Nossa opção pelo privilégio de fontes documentais para abarcar os eventos selecionados ao longo do recorte temporal embasa este estudo na perspectiva Explicativa (GERHARDT; SILVEIRA, 2009), na qual o entrelaçamento desses eventos requer explicações de contextos, causas, contradições e consequências nas múltiplas escalas, sejam elas “da ‘origem’ das variáveis envolvidas na produção dos eventos” e do “seu impacto de sua realização” (SANTOS, 2006, p. 152).

Dito isso, a anedota epigrafada nesta introdução, escrita por José Carvalho sobre um cotidiano cearense atravessado pela ferrovia e pelo telégrafo, revela alguns aspectos caros a este trabalho e de certa maneira sintetizam a forma pela qual o subdividimos nos três capítulos.

No primeiro capítulo, intitulado **“O Brasil Império: uma modernidade a se fazer território ou um território a se fazer moderno?”**, investigamos, a partir dos conflitos intraclasse do Segundo Reinado, de que maneira os projetos ferroviários se inseriram enquanto resposta às necessidades globais de ajustes do capital, assim como na difusão de um meio técnico símbolo do avanço das forças produtivas, o trem, sobre as economias dependentes. Para tal, abordamos a modernidade como um projeto espacial posto nas investidas técnicas com vistas à compressão espaço-temporal, o qual caracterizaria o processo de modernização territorial em que a ferrovia configura o elemento central.

A situação relatada na epígrafe, em que um dos sertanejos constata que, daquele momento em diante, as consequências dos seus atos se davam já no momento seguinte, ou seja, alterando a percepção do tempo, e, ademais, que Deus, para fazer cumprir sua vontade, rapidamente se utilizava do trem e do telégrafo como forma de diminuir as distâncias, sintetiza a discussão que pretendemos realizar neste capítulo – o tempo-espaço atravessado pela técnica. Alterar a relação tempo-espaço a partir da ferrovia era o mote moderno constituído a partir de meados do Oitocentos, que é exportado da Europa e, nas disputas e embates internos, manifestaria em cada província suas particularidades. Neste capítulo, apresentamos os pressupostos e o contexto geral no qual os projetos ferroviários participavam.

O segundo capítulo, “**Se o sertão não vem à Fortaleza, a ferrovia vai ao sertão**”, trata, em linhas gerais, do planejamento da ferrovia e dos debates no entorno do seu percurso até o Crato, no extremo sul do Ceará. Assim, na situação do diálogo dos sertanejos, o autor informa que o trem, naquele momento, só chegava até Quixadá, no sertão cearense. Abalizamos as condições que garantiram que o percurso ferroviário por lá passasse, que de Fortaleza avançasse pelo sertão, de norte a sul, em detrimento de outros projetos ferroviários apresentados (e combatidos) também naquele momento.

Nesse capítulo, foi essencial compreender como a burguesia fortalezense assumiu o projeto ferroviário – encabeçada pelo Senador Pompeu –, aproveitou dos contatos com o Poder Centralizado, a partir da relação de Pompeu com o Visconde de Sinimbu, e consolidou a matriz econômica cearense do gado para o binômio café-algodão. Ao alinhar a economia da província aos interesses agroexportadores nacionais, assentam-se, em 1872, os primeiros trilhos para escoar essas mercadorias. Ademais, para sustentar político-economicamente essa construção por longos anos, sobretudo após a queda da monarquia, essa burguesia requalificou continuamente o discurso sobre o domínio do sertão e também reafirmou constantemente que o objetivo só se cumpriria quando o trem atingisse o Crato – a Boca de Sertão da região do Cariri, cidade que, no decorrer de cinco décadas, serviu tal qual um imã a atrair o ferro dos trilhos.

O terceiro e último capítulo também se relaciona às condições que propiciaram a ferrovia ter chegado em Quixadá, no ano de 1891, e de lá prosseguisse rumo ao Crato: a mão-de-obra dos flagelados da seca. Para tanto, no capítulo “**Para se fundir o ferro: a água. Para se assentar o trilho: a seca**”, debruçamo-nos na questão do trabalho nas obras ferroviárias durante as secas, elegendo as estiagens de 1877 e 1915 (ironicamente nossas pontas de *iceberg*) como foco da discussão – posto que nos dois momentos o Estado encampa a ferrovia e as obras de prolongamento. Para isso, contribuíram as alianças políticas locais e nacionais, os jornais e os engenheiros que, expondo uma das facetas ideológicas mais caras à modernidade – a utilização da ciência como discurso legitimador de orientações políticas –, instituíram, em 1877, e replicaram, em 1915, uma metodologia de combate à seca que consistia na negação da oferta de suporte direto (alimentos e gêneros de primeira necessidade) e incentivava a decretação de grandes obras para se absorver a mão-de-obra dos retirantes, a chamada engenharia social.

Com isso, alcançava-se, ao mesmo tempo, o controle social sobre esses sujeitos e ainda impedia que se aglomerassem em Fortaleza, garantido a ordem pública ao proteger a

propriedade, a burguesia e seus negócios. O resultado, a médio e longo prazo, seria um forçado processo de proletarização dos flagelados que, arrancados do seu meio de reprodução, a terra, durante as secas, “venderiam” sua força de trabalho ao Estado sob condições inumanas. A exploração dessa mão-de-obra foi essencial para o avanço das obras da EFB, por isso demonstramos que, nos períodos de superexploração do trabalho, as obras tomavam ritmo acelerado e, certamente, sem o fator seca, pouco teriam avançado.

É esse o principal fator que, a nosso ver, enferruja essa modernidade, de forma que o projeto moderno reservava à população em geral, especialmente aos sertajenos, uma inclusão tão somente para a exploração. Se, do ponto de vista burguês, a instalação da ferrovia cumpriu seu papel e modernizou territorialmente o Ceará, o suor e o sangue daqueles que, durante as secas perdiam as condições de sobrevivência e se sujeitavam ao trabalho em condições análogas à escravidão, enferrujaram esse Ceará moderno.

Logo, o processo de modernização territorial se fundamentava em duas frentes: materialmente, na transformação das paisagens cortadas pela ferrovia; e, socialmente, instituindo relações sociais sob o prisma moderno, sobretudo em relação ao trabalho, dado a partir das secas, na tentativa de proletarização dos sertanejos, ao superexplorá-los nas obras ferroviárias.

Em suma, temporalmente partimos do final daquele período que, para o historiador Eric Hobsbawm, tratava-se do longo século XIX, mais precisamente os anos que compreenderam boa parte da vida do escritor italiano Carlo Dossi (1849-1910), cuja frase a ele atribuída, “muitas vezes a utopia de um século torna-se a ideia vulgar do século seguinte”, é bastante cara à nossa discussão.

Tratamos de utopias dotadas de estratégias importadas da Europa, adaptadas e impressas no território cearense, por agentes imersos na burocracia estatal naquele período, que, ao representar e defender os interesses da burguesia alocada à beira do Atlântico – onde desembarcavam os ideais do progresso e da modernidade –, almejavam inundar o sertão com esses símbolos por uma via férrea, possibilitando que esse trem retornasse à capital com as riquezas lá produzidas.

Se de longe eram importadas as ideias de progresso e modernidade, identificamos e analisamos que aqui essas não só permearam as cabeças de inúmeros políticos e engenheiros, mas, para se materializarem, pesaram sobre os ombros de inúmeros sujeitos que, sob condições por vezes inumanas, construíram a Estrada de Ferro de Baturité.

CAPÍTULO 1 – O BRASIL IMPÉRIO: UMA MODERNIDADE A SE FAZER TERRITÓRIO OU UM TERRITÓRIO A SE FAZER MODERNO?

“O signo do moderno, os óculos escuros, é engolido por uma lógica antimoderna, embora continue parecendo moderno. Este é o ponto: parecer moderno, mais do que ser moderno.”

José de Souza Martins (2010, p. 33)

O final dos Oitocentos configura um dos momentos mais representativos no que se refere aos numerosos eventos que eclodiam cada vez mais em dimensões globais. No Brasil, quando nos debruçamos na literatura que trata sobre esse período, a percepção que temos é de que, naquele momento, para se resolver tudo que se colocava em evidência e aparentava (e em muitos casos realmente o era) uma urgência de ação, esse século deveria ser quase interminável.

As questões que naquele momento se tornavam emergentes perfaziam todo o âmbito político, social e econômico e, sendo assim, perpassavam todas as camadas sociais. No entanto, se essas questões diziam respeito aos quase dez milhões de habitantes do então Império⁴, as soluções, as ações e os direcionamentos seriam definidos por um seleto grupo de homens que, sob o respaldo científico e as benções políticas ora conservadoras ora liberais, iluminariam os rincões brasileiros com a civilidade nos preceitos da modernidade que da Europa provinha.

Compreendemos como momento mais representativo do século XIX, para a nossa investigação, o período subsequente a 1870. O marco inicial dessa periodização se dá com o fim do conflito armado do Brasil com o Paraguai, que, se por um lado, naquele momento, garantiu a integridade territorial do Império com a vitória da Tríplice Aliança⁵, por outro, trouxe da guerra, diretamente para o seio do poder imperial, além dos feridos e medalhas no peito de um sem número de generais, um aguçamento da crise econômica (diante dos avolumados gastos dos cinco anos de conflito bélico) e outras duas problemáticas: estavam expostas as precárias condições de deslocamento no imenso território e, conseqüentemente, as possibilidades de proteção e defesa das fronteiras.

⁴ O censo demográfico de 1872 estimava a população brasileira em 9.930.478 habitantes, sendo 5.123.869 homens e 4.806.609 mulheres. Dessa cifra, 15,2% eram escravizados (BRASIL, 1872).

⁵ Interessante notar que se, para o Brasil, esse conflito representava uma forma de defesa da integridade do território, na realidade, ao se conformar a Tríplice Aliança (Brasil, Argentina e Uruguai) apoiada pela Inglaterra, o grande êxito se deu na penetração do capital estrangeiro em terras paraguaias em detrimento de um dismantelamento político-econômico e social do nosso vizinho sul-americano, somado à dizimação de parte expressiva de sua população. Tomando o fim desse conflito como ponto de partida da nossa análise, revela-se, em parte, o contexto geral pelo qual a América Latina vivia no que se refere às pressões sofridas pelo capital estrangeiro (PEREIRA, 2019).

Esses dois pontos supracitados conglomeravam, concomitantemente, uma série de problemáticas que assolavam o Segundo Reinado: as pressões econômicas e políticas para se reformar o regime de trabalho, que se daria com o fim da escravidão somente às vésperas do período republicano; grupos políticos, como o Partido Liberal, e uma ala mais radical que, em 1870, pressionavam por reformas na estrutura do poder (chegando, inclusive, depois da criação da Liga Progressista em 1862, a fundar, naquele ano, o Partido Republicano); e as disparidades econômicas regionais que colocavam o *modus operandi* da política fundada na conciliação cada vez mais complexa diante dos conflitos entre uma pequena e ascendente burguesia urbana e a classe senhorial agrária, que, à sua conveniência, ditavam os rumos políticos desde o período colonial (ALONSO, 2002).

O último aspecto que cimentaria essas problemáticas dizia respeito fundamentalmente à população: com a independência, em 1822, herdou-se a totalidade do território colonial, o reconhecimento internacional do Brasil Império e as dívidas com a Inglaterra, no entanto, aquele Estado constituído não herdara uma nação (MORAES, 2011). Se, por um lado, com a paz forjada na violência institucionalizada, propagava-se uma harmoniosa convivência entre os nativos indígenas, os escravizados africanos, os colonizadores lusitanos e demais estrangeiros; por outro lado, não se conformava sob nenhuma perspectiva a construção de uma nação na qual esses grupos se enxergassem e efetivamente a constituíssem. Logo, a ideia de nação também entraria no rol de disputas naquele final de século.

Sendo assim, a questão posta em outros termos seria a seguinte: havia um império de dimensões continentais com uma aguda precariedade em termos de integração; politicamente eclodiam conflitos intraclasses na condução de uma política conciliatória e, ainda, mais de nove milhões de pessoas viviam sob um Estado sem nação. O fim do século XIX foi intenso para aqueles que estavam mais imbricados na estrutura do poder centralizado e necessitavam buscar soluções para problemas profundos, históricos e cujas saídas não permitiam protelação.

Nosso objetivo neste capítulo é pôr em relevo a dimensão espacial que fundamenta o ideário de progresso e modernidade a partir do mote da integração nacional como uma política territorial de ajuste às conformações da economia dependente brasileira. A questão ferroviária, nesse contexto, emerge como a possibilidade de modernizar o país e ainda garantir a continuidade imperial na requalificação da política conciliatória. Para tal, esse esforço vem no sentido de, antes de tratarmos propriamente dos planos ferroviários e em especial o que daria origem à Estrada de Ferro de Baturité, investigarmos em que medida estavam incorporados

nessa série de iniciativas que provinham do Rio de Janeiro e irradiavam pelo país, numa disputa entre lideranças locais e regionais, na busca por alinhar seus interesses ao do Poder Central, que, por sua vez, obedecia à lógica capitalista dos países centrais.

Para isso, o capítulo está dividido em três partes: na primeira, resgatamos o contexto sócio-político do Segundo Reinado diante das sucessivas crises político-econômicas que abalavam o país naquele momento e propiciaram que, na década de 1870, a pressão liberal por reformas fosse em certa medida atendida. Tais reformas – especialmente na estrutura burocrática do Estado – preparavam-no para o processo de modernização territorial representado pelos investimentos em melhoramentos materiais (ferrovias e telégrafos). Em seguida, relacionamos como a política conciliatória reformista encontrava o denominador comum na idealização da modernidade enquanto inserção do país nos moldes capitalistas emergentes, sobretudo na reafirmação da condição periférica e dependente do Brasil em relação à Inglaterra. E, na terceira parte, buscamos compreender como o conhecimento e o discurso geográfico, principalmente a partir das Sociedades Geográficas criadas nesse período para conglomerar aqueles que tratavam desse saber, se aliou aos interesses imperialistas – na Europa e no Brasil – de modo a alinhar capital e ciência como orientação aos ajustes territoriais modernos, representados pela política ferroviária.

1.1. A crise do Império: conciliação e reformas conservadoramente liberais

“A política de conciliação foi quase sempre uma mistificação e serviu para tapear o curso do processo histórico; seu aspecto positivo consistiu em amortecer os choques da caminhada. Ainda assim alternam-se as lideranças conciliáveis e inconciliáveis e sempre corresponde ao predomínio de uma ou outra o processo sangrento ou incruento. Os conciliáveis ajudaram muito — quando faziam concessões e pensavam no povo — a pacificar, a nossa História, contando com o apoio do próprio povo.”

José Honório Rodrigues (1982, p. 18-19)

“Nasci para consagrar-me às letras e às ciências, e, a ocupar posição política, preferiria a de presidente da República ou ministro à de imperador.”

Dom Pedro II

A ironia da frase atribuída a Pedro II se colocando como um potencial republicano que, ao invés da dinastia imperial, preferia o gabinete presidencial, ilustra a crise que marca o final do Império brasileiro: uma série de problemas alojados na coroa do imperador (e em sua

base de sustentação), nos quais os que propunham as saídas – mais ou menos conservadoras, mais ou menos liberais –, mesmo reconhecendo (ou fingindo não ver) que o cerne do problema era o próprio regime, não atuavam fora ou mesmo muito distantes da lógica imperial. Em outras palavras, assim como Dom Pedro II, os personagens centrais da trama política imperial no discurso tudo podiam e até preferiam ser, no entanto, em nome de privilégios em nada abdicavam.

A propósito, a posição do imperador o deixava confortável para declarações do tipo citada. Em seu diário, a 17 de outubro de 1862, escreveu: “Que medo poderia eu ter? De que me tirassem o governo? Muito melhores reis do que eu o têm perdido, e eu não lhe acho senão o peso duma cruz que carrego por dever”. E concluía respondendo críticas de que gestava medo dos partidos: “Tenho ambição de servir a meu país; mas quem sabe se não o serviria melhor noutra posição? Em todo o caso jamais deixarei de cumprir meus deveres de cidadão brasileiro.” (BEDIAGA, 1999, p. 256-257).

Os conflitos e os personagens que nos interessam para compreender esse período estavam sob as barbas do imperador⁶ (justamente os que ele negava temer). Priorizá-los, ao invés de realizar uma análise mais centrada na figura do monarca, é compreensível quando partimos da constatação de Caio Prado Jr. (1999):

D. Pedro foi sempre, e, na sua preocupação constante de consultar o que julgava a opinião dominante no país – e que não passava da dos rançosos conselheiros que mais de perto o cercavam –, parece que até fazia questão de ser um simples instrumento passivo da política que sempre dominou em todo seu longo reinado: política conservadora; mais do que isto, retrógrada e rotineira. O imperador é por isso mesmo uma figura de segundo plano, que aliás sempre se mostrou incapaz de compreender o processo social que se desenrolava sob suas vistas. (p. 100-101).

Nesse sentido, daremos “a Pedro o que é de Pedro”: um papel secundário não prejudicial à nossa discussão. Em primeiro plano, atentaremos-nos aos personagens que compunham justamente os grupos políticos mais ativos no Segundo Reinado, diretamente envolvidos com as discussões e conflitos político-ideológicos que se deram, sobretudo, após 1870, pois, como sintetiza Sousa Neto (2011):

A guerra contra o Paraguai pôs a nu a precariedade do controle do Estado monárquico sobre o território, desferiu um duro golpe no regime de trabalho escravizado em um Estado que não tinha nação e se pretendia civilizado, debilitou profundamente muitas crenças que no Império ainda se mantinham, como a capacidade do Rei de bancar à

⁶ Para compreender mais sobre os ritos, mitos e imaginários, assim como os principais personagens envolvidos nas forjadas tradições imperiais, consultar Schwarcz (1998).

frente do conselho de ministros quem lhe conviesse naquele jogo moderador de trocar Saquaremas por Luzias (p. 219).

O caminho escolhido para analisar essa crise parte da compreensão dos conflitos entre os dois partidos imperiais, o Conservador (Saquaremas) e o Liberal (Luzias)⁷, isso porque, conforme argumenta Alonso (2002), é nos conflitos intraclasse que podemos compreender os anos finais do Império brasileiro, no qual os liberais mais “radicais”, revoltados com a dominação saquarema nas principais instituições desde 1840, se organizam em grupos que, num esforço político-intelectual, iam de encontro às bases da sustentação monárquica.

Esse cenário toma corpo principalmente pós 1870, em face do fim da guerra contra o Paraguai, que atçou esse grupo de políticos-intelectuais⁸ que fariam, daí em diante, uma oposição mais sistemática, criticando e refutando teórica e politicamente as bases de sustentação do poder monárquico. As contradições do Império de Pedro II vêm à tona no pós-guerra, pois

A abolição da escravidão no Paraguai como fecho do conflito e a aliança com a República da Argentina seriam amplificados na Corte no ano em que se criava um partido republicano e se propunha a emancipação dos escravos. A guerra seria denunciada na imprensa como massacre de uma monarquia escravocrata contra uma república de pobres e aguerridos combatentes, invertendo a imagem de civilização e barbárie que motivara a própria mobilização bélica. (ALONSO, 2002, p. 91).

Nesse cenário, é no conflito intraclasse que encontramos um caminho para compreender em qual contexto emergem as reformas que configuravam a base da modernização do país – sobretudo a abolição da escravidão e melhoramentos materiais. Tendo a conciliação enquanto prerrogativa da política imperial, identificamos que o artifício ferroviário foi uma via de mão dupla: paulatinamente o país “se modernizava” atendendo a uma pauta mais liberal no âmbito econômico e, concomitantemente, a base imperial se fortalecia alicerçada no trabalho escravizado e na grande propriedade (que, além de continuarem intocados, passariam a ser servidos pelas vias férreas).

⁷ A referência “Saquaremas” para caracterizar os membros do Partido Conservador se deu pelo fato de vários de seus quadros políticos residirem no município fluminense de Saquarema, onde o grupo comumente também se reunia. Já os membros do Partido Liberal eram identificados por “Luzias” em razão dos fatos ocorridos na vila mineira de Santa Luzia, durante a Revolta Liberal de 1842, na qual os liberais protestavam na cidade contra o fechamento da Câmara liberal por D. Pedro II.

⁸ Argumenta Alonso (2002) que não havia como distinguir os sujeitos enquanto intelectuais e políticos em face de que “no Brasil da segunda metade do XIX não havia um grupo social cuja atividade exclusiva fosse a produção intelectual. A existência de uma única carreira pública centralizada no Estado, incluindo desde empregos no ensino até candidaturas ao parlamento, fazia da sobreposição de elites política e intelectual a regra antes que a exceção.” (p. 30).

A escolha de compreender esse período a partir das reivindicações da chamada “Geração de 1870” (ALONSO, 2002) decorre de que suas reclamações, apesar de múltiplas, tinham um denominador em comum: a crítica à dominação saquarema nas instituições imperiais. Essa oposição viria naquele momento como uma resposta à marginalização política sofrida pelos liberais, como resultado da chamada “reação monárquica”, ocorrida na década de 1840, cujas principais características ali gestadas seriam a criação da

[...] estrutura político-administrativa centralizada do Segundo Reinado: reinstituiu o Conselho de Estado e o Poder Moderador, dormentes na Regência; centralizava o sistema repressivo, limitando mesmo o *habeas-corpus*. [...] A instância propriamente executiva, a presidência do Conselho de Ministros, detinha poder de indicar os presidentes de província e controlava o preenchimento da burocracia estatal: as nomeações administrativas – guarda nacional, do judiciário, dos cargos eclesiásticos, do corpo docente das faculdades e do Colégio Pedro II – e as promoções militares. [...] Consolidou-se assim a centralização política. (*Ibid.*, p. 67. Grifos da autora).

Na realidade, a “reação monárquica” inaugura a centralização do Segundo Reinado sob as necessidades de então, visto que, já na preparação para o reinado de Dom Pedro I, uma movimentação do tipo havia ocorrido. Faoro (2001) nomeou-a de reação centralizadora, dada a partir da conciliação geográfica, na qual, a partir do evento do Dia do Fico (9 de janeiro de 1822), “a ação do príncipe, que repercute em Portugal e acorda os representantes brasileiros do sono unionista, se arma na base de uma aliança geográfica, concertada entre o Rio de Janeiro (a corte e o interior fluminense), São Paulo e Minas Gerais”. Tal base territorial de apoio constituía “o fundamento dos interesses congregados, sob a presidência de dom Pedro, num pacto monarquista” (p. 373-374).

Dessa forma, a administração de Pedro I partiu dessa base geográfica centralizada e “durante o seu reinado de nove anos, cuida de soldar as províncias mal congregadas, dissolvendo-lhes a autonomia na imantação monárquica, unitária e centralizadora” (FAORO, 2001, p. 374). Logo, são os esforços em reforçar a centralização do poder que veremos se repetir no Segundo Reinado, um fenômeno semelhante ao anterior, no qual “a política dura enquanto dura a popularidade do imperador, ferida, de baixo para cima, de pressões localistas, liberais na índole e no pensamento” (*Ibid.*, p. 374).

Assim como o Pedro do Segundo Reinado seria outro, as condições político-sociais brasileiras também. Nesse sentido, a reação da Geração de 1870, diante da explícita centralização política configurada a partir de 1840 e consequentemente a dominação

conservadora nessas instituições⁹, se daria a partir da conformação de um movimento de políticos-intelectuais que pautariam, em confronto direto com a ordem saquarema, um novo repertório político-científico de caráter reformista.

Joaquim Nabuco – um dos expoentes dessa Geração –, em 1869, bradava contra a centralização política representada sobretudo pela instituição do Poder Moderador, dizia ele: “Em nome da liberdade, em nome da verdade do regime representativo, em nome da soberania do povo – pedimos como primeira e urgente reforma, a garantia necessária à conservação social – *a abolição do poder moderador!*” (NABUCO, 1869, p. 15. Grifos do autor). O brado do pernambucano Nabuco ilustra bem os propósitos defendidos – reformas. Dentre as quais: a reforma eleitoral, na qual se propunha estender o direito ao voto à população analfabeta e até aos escravizados libertos (mas mantendo-se o critério da renda); a reforma educacional e expansão das escolas para além dos principais núcleos urbanos; a separação entre Estado e Igreja com o fim da religião oficial, assim como que os registros de nascidos e de casamentos se tornassem juridicamente instituídos; o fim do caráter vitalício nas instituições (especialmente no Senado Imperial); além da abolição da escravatura e, em última instância, a pauta republicana-federalista (ALONSO, 2002).

Antes de avançarmos na análise de como as propostas reformistas e a política conciliatória imperial se equalizaram a partir dos projetos ferroviários, cabe assinalar outros sujeitos, além de Joaquim Nabuco, que compunham a Geração de 1870. Nela figuravam nomes que, apesar da marginalização política, essa não se aplicaria quanto à questão econômica. Logo, “a situação compartilhada era de *marginalização relativa*. Um movimento intelectual é, por definição, um movimento de elite. Seus membros compunham um grupo restritíssimo na sociedade imperial” (*Ibid.*, p. 101. Grifos da autora). A marginalização relativa se daria pelo fato de que esses personagens, além de possuírem diploma de ensino superior, acessavam facilmente os quadros políticos mais importantes, assim como editavam inúmeros jornais.

⁹ A nível de exemplo, somente na Presidência do Conselho de Ministros (cargo mais importante abaixo do Imperador), desde a instituição desse, em 1847 até 1877, dos vinte e dois nomes a ocupá-lo, somam-se apenas seis liberais: Manuel Alves Branco (232 dias); José Carlos Pereira de Almeida Torres (84 dias); Francisco de Paula Sousa e Melo (121 dias); Francisco José Fortunado (254 dias); Pedro de Araújo Lima (1 ano e 83 dias) e Zacarias de Góis (um ano e 348 dias). No total, ou seja, de 1847 a 1889, por mais que os liberais estivessem à frente do Conselho dezessete vezes e os conservadores quinze, quando se observa a duração dos mandatos, há uma inversão, de modo que os Luzias ocuparam o cargo por quinze anos em detrimento de vinte e sete anos de dominação Saquarema. Para ver mais sobre: BARBOSA, Silvana Mota. O Conselho de Ministros no Império do Brasil. **Locus: Revista de História**. Juiz de Fora, v. 13, n. 1, p. 52-62. 2007.

Dito isso, dentre os quadros que compunham o movimento intelectual da Geração de 1870, cabe destacar: Aristides Lobo (jurista e jornalista), Quintino Bocaiúva (jornalista e político), André Rebouças (engenheiro), Joaquim Nabuco (político, diplomata, historiador, jurista e jornalista), Rui Barbosa (advogado, político, diplomata, escritor e jornalista), Aníbal Falcão (escritor e político), Lauro Sodré (militar e político), Clóvis Beviláqua (jurista, legislador, filósofo e historiador), Sílvio Romero (advogado, jornalista, crítico literário), Tobias Barreto (filósofo, poeta, crítico e jurista), Júlio de Castilhos (jornalista e político), Júlio de Mesquita (advogado, político e jornalista), Prudente de Moraes (advogado e político) e Rangel Pestana (jornalista, político e jurista).

Como observado, grande parte dos sujeitos supracitados eram juristas, advogados, políticos e jornalistas. Esses profissionais, para Caio Prado Jr. (1981), compunham a vanguarda do intelectualismo enquanto movimento, são esses “intelectuais que tomam, primeiro, posição: bacharéis em direito, advogados, juristas, que formam cronologicamente a primeira classe pensante do país” (p. 130).

A perspectiva antirrevolucionária, logo, reformista, tomada em ritmo que não alterasse a ordem, se sobressai nas propostas mais delicadas. Podemos atestar tal situação em linhas gerais quando se analisa duas dessas pautas: a abolição e a derrubada da monarquia.

Quanto ao fim do regime de trabalho escravizado, propôs-se que fosse realizado paulatinamente (a sucessão de leis pré-abolição atesta esse fato¹⁰). São inúmeras as análises sobre essa questão. Destacamos as contribuições de Rodrigues (1982), na qual, para o autor, esse desenrolar de leis estava relacionado ao que nomeia de “instante de retardamento” do processo histórico brasileiro, no qual, especificamente sobre a pauta abolitiva: “a legislação é enorme e mais demora a marcha que a alma. Domina sobretudo uma mentalidade gradualista que, se beneficia os grandes proprietários rurais, atrasa o país e impede o progresso do povo” (p. 74).

Essa abolição gradual garantia que fosse realizada dentro da ordem e, o mais importante, que estruturalmente pouco se alterasse, “não se toca na terra, nem se chega à libertação” (RODRIGUES, 1982, p. 74). Já fica evidente, nesse caso, o que a pauta reformista e dentro da ordem garantia: controle social e político dos processos de modernização.

¹⁰ O fim do tráfico negreiro instituído pela Lei Eusébio de Queiroz (1850), a Lei do Ventre Livre (1871), a Lei dos Sexagenários (1885) e finalmente a Lei Áurea, em 1888.

O mesmo mote reformista ordeiro se aplicaria quanto à mudança no regime político, o fim da monarquia também adviria tão somente após a morte de Dom Pedro II. Nesse sentido,

O movimento intelectual comungava com o *establishment* monárquico a opção pela *reforma* ao invés da revolução. Um caminho ordeiro e controlável. A revolução poderia ser carregada pelas massas, a reforma permitia-se conduzir por uma elite. Uma nova. Aí está outro pólo de continuidade do movimento intelectual com a tradição imperial: o *elitismo*. (ALONSO, 2002, p. 259. Grifos da autora).

Cabe assinalar que o não rompimento com a tradição imperial caracterizaria de forma geral a atuação do grupo, mas exponencialmente vozes isoladas propunham medidas mais radicais, como a defesa de uma luta armada pela abolição ou pela derrubada da monarquia¹¹. Também vale assinalar que os textos produzidos pela Geração de 1870, mesmo permeados por um tom de severidade nas críticas, essas não ultrapassariam os papéis e somente ilustram a dimensão dos ânimos políticos do Segundo Reinado. É o caso do trecho abaixo de “O povo e o trono”, de Joaquim Nabuco, publicado em 1869:

Qual é o aspecto que nos apresenta o segundo reinado?
Câmaras sempre eleitas pela vontade do governo; ignorância das massas; inconsistência dos ministérios; leis reacionárias; agravação espantosa da dívida, déficit imenso e para coroar toda essa obra a mais desastrosa guerra que se tem empreendido na América do Sul, ou pelo menos, só comparável à guerra de 1824 no primeiro reinado.
Ora qual é a causa de todos esses erros, de todos esses desacertos irremediáveis?
É justamente o abandono em que se tem deixado a escola, a mocidade, o povo; abandono que é um cálculo por parte dos que não querem ver no povo senão uma quantidade negativa na equação dos poderes público. (NABUCO, 1869, p. 12. Grifos nossos)

Ao listar um cenário de verdadeiro caos e decadência das instituições imperiais naquele momento, e, mais do que isso, afirmando que se tratava de um projeto encampado pelo Poder Central, a leitura de Nabuco nos levaria a crer que, diante de tal situação, não haveria outra opção, senão derrubar o Império. Todavia, por mais que o fim da monarquia inegavelmente estivesse posto, o horizonte da Geração de 1870 não mirava, em nenhum aspecto, qualquer sentido revolucionário imediatista. Na mesma obra supracitada, Nabuco explicita a defesa de que todas as reivindicações haviam de transcorrer dentro da ordem, por isso, ele e os demais membros da Geração de 1870 tratavam-se de reformistas: “Reformas!

¹¹ É o caso ocorrido a sete dias antes da queda da monarquia onde Silva Jardim que compunha “a vertente republicana do movimento contestava o silêncio tumular que a vitória saquarema impusera aos anos da Regência e desafiava o regime, apelando ao direito de rebelião.” (ALONSO, 2002, p. 319). Na ocasião, bradava ele: “A evolução política chegou ao seu termo revolucionário” (JARDIM, GN, 12. 11.1889, *apud* ALONSO, 2002, p. 319).

Reformas! Eis o que pede o povo. Só assim reformada radicalmente a Constituição será a arca do porvir, o santuário das esperanças nacionais, o vaso sagrado em que se perpetuará o fogo puro da liberdade.” (*Ibid.*, p. 18).

A lógica reformista seria contínua por todo período do Segundo Reinado, fato que pode ser atestado pelo próprio Nabuco, vinte anos depois da publicação supracitada, quando, em 22 de maio de 1889, seis meses antes da queda da monarquia, em discurso na Câmara dos Deputados, expressava-se: “Eu não conheço melhor exemplo do que o da sinceridade do verdadeiro reformista, *que quer as reformas por causa do povo e não por amor ao poder.*” (BRITO, 1945, p. 81. Grifos do autor).

Compreendido os sujeitos e seus preceitos de ação, em outras palavras, liberais de práticas conservadoras atuando sem romper a tradição imperial, cabe apontar quais eram os fundamentos científicos que os embasavam.

Ao tratar de modernização territorial, abrangemos duas perspectivas, a primeira trata-se da inserção desses espaços no denominado meio técnico (SANTOS, 2006), no qual os que representassem e falassem em nome da ciência e da técnica passariam a ter papel de vanguarda na condução dos rumos do país. A segunda diz respeito a que, tomando a instalação de ferrovias como exemplo, essa tríade política-ciência-técnica não estava presente tão somente na implementação material propriamente dita (nas técnicas para desenvolvimento de trilhos, dormentes, bitolas, locomotivas e etc.), mas também no esforço ideológico de legitimação das ideias modernas. Para isso, contribuíram tanto as instituições imperiais (Escola Central, Escola Politécnica e Ministério Comércio, Viação e Obras Públicas), assim como as associações e clubes (Instituto Politécnico Brasileiro, Igreja Positivista Brasileira e Clube de Engenharia).

Logo, a modernização tomava dois sentidos complementares: materialmente, deveria fincar-se ao chão; ideologicamente, necessitaria permear a cabeça da sociedade imperial.

Assim sendo, o que assistimos nas últimas décadas dos Oitocentos e sobretudo nas reivindicações da Geração de 1870 é o movimento da elite imperial para inserir o país na “fase do Imperialismo”, no qual, prossegue Santos (2020, p. 56), “os progressos mecânicos foram grandes e aumentaram as suas possibilidades de se superpor aos dados naturais: constroem-se as estradas de ferro e, depois, estradas de rodagem”.

Essa movimentação partindo da elite letrada nas formulações que subsidiariam a modernização territorial viria como parte da lógica capitalista do período em que se inicia o processo de unificação das técnicas, mas que ainda se diferenciaria conforme sua difusão nos

lugares. De tal modo, “o fato de que os interesses do capital iam pouco a pouco se tornando mais universais conduzia igualmente a que o aperfeiçoamento técnico pudesse ser mais rápido e o uso de técnicas emprestadas mais difuso” (SANTOS, 2020, p. 54).

Essa lógica pode ser identificada durante o Brasil Império quando as proposições da Geração de 1870 tinham como base uma reformulação doutrinária da tradição imperial, na qual, pautados na “teoria evolucionária da história”, pregavam que havia uma lei da evolução universal que hierarquizava as sociedades conforme estágios civilizatórios. Logo, para alçar o progresso e a modernidade, o Brasil – a partir das reformas propostas – seguiria o curso evolucionista no qual: “a história caminharia no sentido de desenvolvimento econômico e complexificação social” (ALONSO, 2002, p. 239). Nesse bojo, essa sociedade moderna se fundamentaria “com a ciência substituindo a religião como orientação normativa da conduta” e a “expansão da participação política e racionalizada do Estado” (*Ibid.*, p. 239).

Desse modo, se o *corpus* da tradição imperial se revestia na centralização política dominada por quadros dentro dos restritos estamentos sociais, na religião oficial, nas elites agrárias e na escravidão, a crise do fim do Segundo Reinado assenta-se na ação dos liberais que, mesmo restritos à ordem, abalariam esses valores com as pautas reformistas. Isso porque essas se fundamentavam na política científica na qual se “veiculava a confiança no potencial da ciência para equacionar questões sociais e políticas e reger a transição para um novo padrão de organização social, impedindo a anarquia que poderia advir da quebra da ordem” (ALONSO, 2002, p. 239.).

Esse pressuposto científico seria identificado na própria formação superior dos membros desse movimento, como já supracitado, e posteriormente na elaboração do repertório político-científico que embasaria suas proposições de reforma. Apesar de não aprofundarmos essa questão, cabe assinalar que seriam mobilizados, enquanto referências, desde Augusto Comte, Stuart Mill, Tocqueville a Camões para tal tarefa.

E sobre os critérios de importação e aplicação de teorias externas, Alonso (2002) faz uma importante ressalva de que é necessário olharmos para essas referências tomando como ponto de partida os interesses desses personagens, logo a busca de uma fidelidade teórica importada não deveria constar em si mesma, mas no fundamento de que respondesse à realidade nacional, na qual a Geração de 1870 propunha intervir. Mercadante (1980) também aponta nesse sentido, ao afirmar que “a preocupação de adaptar, de ajustar a experiência estrangeira às condições nacionais, decorre do próprio espírito da conciliação” (p. 241). Dessa forma, não era

a experiência social brasileira que deveria se adaptar ao repertório teórico importado, mas o inverso.

Em outras palavras, “essas referências a autores e obras desempenhavam às vezes o papel de ornato erudito dos discursos, mas compareciam principalmente na legitimação de argumentos e posições políticas” (ALONSO, 2002, p. 55). Portanto, havia dois critérios para escolha do repertório estrangeiro, o primeiro é que fosse capaz de realizar comparações, de modo que “a elite imperial esteve continuamente comparando sua situação com a européia e temendo repetir os solavancos da América abaixo do Equador” (*Ibid.*, p. 55), e a segunda condição seria de que “as teorias que tinham de se adaptar ao país e nisto está o caráter empírico, pragmático, do pensamento político do Segundo Reinado” (*Ibid.*, p. 55)..

Esse esforço realizado até aqui para abalizar personagens, pautas e fundamentos teóricos postos no processo reformista, encampado pós 1870, se fez necessário para que compreendamos a modernização como um projeto espacial do qual a questão ferroviária figurou um importante instrumento. E que, conseqüentemente, as discussões que se seguiam no período manifestavam íntima relação com o reordenamento territorial. É preciso, após essas considerações, evidenciar que o principal aspecto que qualifica o sentido da modernização e que mais nos interessa é a sua espacialidade. Concordamos com a assertiva de Nogueira (2018, p. 51): “Pode-se dizer que modernizar é, entre outras coisas, reorganizar e ocupar o território, dotá-lo de novos equipamentos e sistemas de engenharia, conectar suas partes com estradas e sistemas de comunicação” e mais: “modernização implicava no caso brasileiro necessariamente valorização do espaço”.

Portanto, o que trataremos adiante como reformas são aquelas que, nesse bojo da modernização, operavam as mudanças na estrutura burocrática estatal como forma de adequação para intervenção no território. Tal tarefa se faz essencial, pois, a partir dela, podemos evidenciar a complexidade e o contexto envolto para a instalação de ferrovias e outras obras de infraestrutura como parte de uma lógica na qual as elites locais espalhadas pelo Brasil participavam.

Dito isso, explicitado os personagens e os fundamentos das contestações realizadas pela Geração de 1870 e o nosso interesse de colocar em relevo a dimensão espacial da modernização, cabe destacar aquelas que se fazem mais importantes: nos interessam as reformas que criavam as condições para a modernização territorial ocorrer, em especial aquelas que desembocaram na política ferroviária, que, não por coincidência, desponta nesse período

em planos e projetos apresentados, tanto na capital do Império, como em várias províncias, na união da pressão liberal à conciliação conservadora.

Pela condição política fundada na conciliação, a pauta das reformas defendidas pelos liberais seria tocada pelos conservadores, sobretudo no período entre março de 1871 e junho de 1875, quando da indicação do Visconde de Rio Branco para Presidente do Conselho de Ministros. Cabia a Rio Branco, mesmo mantendo a dominação saquarema, estar disposto a realizar algumas reformas que acalmassem a situação. Essa reação viria como resposta ao crescimento do movimento republicano, cujo partido havia se formado no ano anterior.

O gabinete do Visconde de Rio Branco “tinha como programa resolver a questão servil”, mas “limitou-se à Lei do Ventre Livre que, além de não satisfazer as aspirações emancipacionistas, gerava profundos conflitos psicológicos”, (RODRIGUES, 1982, p. 76). Esses conflitos estavam postos na situação na qual convivia-se “a mãe escrava e o filho livre, uma situação anômala, que deforma uma sociedade”, no entanto, essa conjuntura era “ainda preferível, desde que subsista a instituição defensora dos interesses arcaicos.” (*Ibid.*, p. 196). Em outros termos, a reforma na base da conciliação garantia a protelação na resolução da questão servil e mantinha a grande propriedade e seu funcionamento intocáveis, ou seja, a sustentação do poder monárquico.

Se a abolição havia sido novamente postergada, por outro lado, algumas reformas foram tocadas pelo Gabinete de Rio Branco, para as quais cabe destaque, especialmente aquelas que tratavam da base territorial do país, como um preparo para o processo de modernização territorial, acompanhadas por reformas na própria estrutura burocrática do Estado, onde, antes de qualquer intervenção, era necessário que o Estado criasse as condições para efetivamente conhecer seu território. Destacamos a publicação do Decreto 5.788 de 4 de novembro de 1874, que criava a Comissão de Registro Geral e Estatística das Terras Públicas e Possuídas, subordinada ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (MACOP). Dentre as funções da Comissão, enfatiza-se:

§ 1º Promover, dirigir e fiscalizar os serviços de exploração, medição, divisão e discriminação das terras devolutas, e sua distribuição na forma das leis, regulamentos, instruções e ordens em vigor. [...]

§ 4º Indicar ao Ministerio as terras devolutas que devam ser reservadas, discriminadas e applicadas:

1º Para patrimonio das Provincias e das Municipalidades;

2º Para remuneração dos Voluntarios da Patria;

3º Para aldeamento de indios;

4º Para fundação de povoações;

- 5º Para districtos coloniaes;**
6º Para abertura de estradas, assentamento de linhas telegraphicas, e córte de madeiras destinadas á construcção naval;
7º Para sédes de estabelecimentos agricolas e industriaes, ou quaesquer outros de utilidade publica.¹² (BRASIL, 1874, p. 1156. Grifos nossos)

Evidenciamos, no Decreto de criação da Comissão, as determinações que demonstravam claramente as intenções de intervenção no território, como o planejamento do Estado para fundar povoações e distritos, visando aprofundar a ocupação dos fundos territoriais largamente encontrados ainda naquele período¹³. Tais espaços “vazios” a serem ocupados eram resultados da economia nacional voltada para o mercado externo, a qual “compunha-se então de uma série de manchas no mapa do país”, na expressão de Singer (1974, p. 550), ou, nos dizeres de Santos (1993), posta em “ilhas”, de modo que “o Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior” (p. 26).

Portanto, a interligação desses pontos econômicos passava diretamente por uma política de modernização que se dava por um ajuste territorial e, por isso, o interesse estatal em efetivamente conhecer seu território. No Decreto supracitado, essa questão aparece quando das preocupações em como dar prosseguimento às soluções frente às precárias condições de comunicação no Império. Para tal, através da comissão instituída, buscava reconhecer as terras mais propícias para a instalação das estradas e linhas de telégrafo.

Assim, conhecer o território, como explícito no Decreto supracitado, para então nele intervir, era o primeiro objetivo a se alcançar. Logo, as vias férreas que se instalariam cumpririam o papel de interligar pontos produtivos da economia agroexportadora aos portos e, por consequência, ocupar os fundos territoriais. Moraes (2011) apresenta um panorama geral dessa questão como herança colonial:

[...] não é difícil fundamentar a ideia de que o território brasileiro, no limiar do Oitocentos, abrigava várias economias regionais (e alguns enclaves coloniais) entremeadas ou rodeadas por amplos espaços constituídos por áreas de trânsito e por fundos territoriais pouco explorados pelos agentes da colonização. (p. 79-80).

Outra reforma importante nesse mesmo período foi a do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas (MACOP). Foram duas as reestruturações nesse Ministério. A

¹² Optou-se por manter na escrita do trabalho a grafia original encontrada nas fontes.

¹³ Isso se torna mais explícito no Decreto número 5.655 de 1874, no qual especificamente se buscava regularizar as propriedades das então províncias do Amazonas, Paraná, Pará e Mato Grosso.

primeira havia ocorrido em 1868, na qual, no Decreto nº 4.167 de 29 de abril daquele ano, a 3ª Seção da pasta passou a se destinar: “1º As estradas de ferro e de rodagem, e quaesquer outras. 2º Aos canaes, exploração e desobstrucção dos rios e quaesquer obras hydraulicas necessarias para os tornar navegaveis, e aos cáes. 3º Aos Telegraphos.” (BRASIL, 1868 p. 250).

A segunda reforma no MACOP ocorreria em 1873. O Decreto 5.512 de 31 de dezembro de 1873, em seu 11º Artigo, reestrutura a Diretoria de Obras Públicas subdividindo-a em três Secções, sendo a 1ª Seção incumbida exclusivamente: “§ 1º As estradas e caminhos communs e de rodagem. § 2º Os carris de ferro. § 3º As estradas de ferro.” (BRASIL, 1873, p. 1052). Em outras palavras, se em 1868 as questões ferroviárias na estrutura burocrática dividiam uma seção junto das políticas de infraestrutura geral, a partir de 1873, a política ferroviária constaria numa seção exclusiva para se planejar, executar e administrar as estradas comuns e de ferro, logo o que visualizamos é que, para o Estado, esse era um tema importante, a ponto de necessitar de um lugar destinado somente a esse fim em sua estrutura.

Se a estrutura burocrática estatal havia sido reformada para melhor abrigar os profissionais que dariam prosseguimento aos planos de modernização territorial no país, em especial engenheiros, o Estado também teve de garantir a formação desse corpo técnico que, literalmente, almejava colocar o Brasil nos trilhos. É nesse sentido que a Escola Central entra no rol das reformas da década de 1870.

A Escola Central passa a ter papel fundamental a partir de 1858, quando é desmembrada da Escola Militar, “separando pelo menos em termos de espaço físico as ciências e a engenharia civil da formação militar que, a partir daquele momento, passaria a ser realizada na Escola de Aplicação do Exército” (SOUSA NETO, 2011, p. 58). Essa separação, ainda que sutil, da engenharia militar e civil se fez importante no sentido de dar garantia à continuidade da característica fundamental ao corpo que ocupava a estrutura central do poder: fazer parte da pequena ilha intelectualizada frente a um mar de analfabetos, para usar a expressão de Sousa Neto (2018).

Nesse sentido, o pressuposto da formação superior na composição dos altos escalões do poder imperial em afastamento ao militarismo, segundo Carvalho (2008), tratava-se de um traço fundamental à dominação da elite imperial herdada desde o processo de independência, no qual visava manter “a monarquia representativa, de manter unida a ex-colônia, de evitar o predomínio militar, de centralizar as rendas públicas” (p. 19).

Apostar na formação superior seria uma maneira de assegurar estes espaços de poder a um restrito número de pessoas, a começar pelos cursos de Direito – pressuposto fundamental para adentrar a vida parlamentar imperial (ALONSO, 2002). Há um exemplo bem ilustrativo na clássica obra de Machado de Assis que inaugura o Realismo no Brasil, “Memórias póstumas de Brás Cubas”, publicado em 1881, quando, na ocasião, o protagonista regresso de Lisboa após bacharelar-se em Direito, em um almoço com seu pai, ouve: “Tu; é um homem notável, faz hoje as vezes de imperador. Demais trago comigo uma idéia, um projeto, ou... sim, digo-te tudo; trago dois projetos, um lugar de deputado e um casamento”¹⁴.

Nesse cenário, somando-se ao Direito, a engenharia e seus profissionais passariam a ser centrais na vida política brasileira frente aos anseios de modernização territorial, sobretudo na instalação de ferrovias e linhas telegráficas. Nesse bojo, foi fundamental a reforma, em 1874, da Escola Central, ao separar efetivamente engenharia militar e civil, respectivamente fundando a Escola Militar do Rio de Janeiro e a Escola Politécnica. Essa última, mais do que uma mudança de nome, o currículo pautado no modelo politécnico seria responsável “por formar uma elite técnica e científica, que visava responder às perspectivas de modernização do Estado ainda sob a égide do regime monárquico” (SOUZA NETO, 2011, p. 61).

Nesses termos, a reforma que daria origem à Escola Politécnica, no último ano do Visconde de Rio Branco à frente do Conselho de Ministros, demarca o caráter conservador nas reformas requeridas pelos liberais: ao mesmo tempo que se lançavam as bases burocráticas e técnicas para modernização do país, garantia-se a continuidade da classe que acessava o ensino superior e, ainda, que o currículo no qual esses se formassem constaria dentro da lógica do corolário ideológico imperial (SOUZA NETO, 2011).

Reformava-se objetivando que nada se alterasse estruturalmente. Em outros termos, garantia-se a continuidade do fundamento da união da elite imperial, dado por uma “homogeneidade ideológica e de treinamento”, que possibilitaria “reduzir os conflitos intra-elite e fornecer a concepção e a capacidade de implementar determinado modelo de dominação política” (CARVALHO, 2008, p. 21).

Portanto, as reformas na estrutura burocrática do Estado, o MACOP (1868 e 1873), assim como da Escola Politécnica (1874) mais do que garantir a formação de profissionais para projetar o progresso material almejado, assegurava a limitação ao acesso a esses cursos e,

¹⁴ ASSIS, Machado de. **Memórias Póstumas de Brás Cubas**. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1994.

também, que nessas formações esses sujeitos continuassem reproduzindo a lógica doutrinária imperial. Em suma:

[...] durante os Oitocentos, o que se pode perceber é que a engenharia, mesmo no Estado Monárquico, foi se tornando cada vez menos militar e mais voltada para as necessidades que passaram a sacudir o mundo por volta de meados do século XIX. Em realidade, fundamentalmente após a segunda revolução industrial inglesa, além de máquinas e ciência, era necessário que houvesse quadros profissionais formados para pôr em curso o espetáculo do capital em sua unificação material do mundo. (SOUSA NETO, 2011, p. 59)

Cabe, por último, tratar de um espaço fundamental que viria a cimentar as mudanças ocorridas desde o limiar do Segundo Reinado e os preparativos para a modernização territorial: o surgimento das associações profissionais. Essas se deram no sentido de que era necessário que, formado o corpo técnico, esses tivessem local adequado para socializarem saberes e projetos.

Nesses espaços, como o Instituto Politécnico Brasileiro, datado de 1862, e o Clube de Engenharia, que se conformaria somente em 1880, os engenheiros majoritariamente se reuniam e autolegitimavam sua formação, assim como reafirmavam-se enquanto única classe capaz de projetar os rumos que o Estado adotaria no que concerne à modernização territorial. Compete, portanto, caracterizar a criação dessas associações como ações eminentemente ideológicas de legitimação do saber técnico representado pelo corpo de engenheiros formados no Império. Nos dizeres de Sousa Neto (2011), essas instituições surgem:

Exatamente para reforçar, além do enciclopedismo científico, a ideia de que era preciso legitimar esse corpo técnico não somente por intermédio de diplomas auferidos por essas instituições de formação, mas sobretudo pela capacidade de uma tão importante corporação de ofício se fazer reconhecer como a única com capacidade de executar determinadas modernizações materiais e de, ao mesmo tempo, convencer a boa sociedade letrada da imperiosa necessidade de realizá-las. (p. 62)

No bojo de reformas, como as supracitadas, realizadas pelo Gabinete de Rio Branco, e as demais pautadas pelos liberais e conciliadas com os conservadores apontavam para o reconhecimento do Estado enquanto agente central nas mudanças almejadas para o Brasil e que esse corpo de profissionais seria o responsável para que tais transformações saíssem do papel. Nesse sentido, “o que se percebe nessas mudanças é o grau de complexidade de funções que vai adquirindo o próprio Estado”, na missão por edificar os “[...] novos tempos feitos de aço e velocidade”, cujos agentes centrais, por um lado, deveriam “gerenciar os melhoramentos materiais e, por outro, convencer a boa sociedade do Império da necessidade desses

melhoramentos, da difusão de uma certa ética do trabalho e realização de um projeto civilizatório” (SOUSA NETO, 2011, p. 79-80).

Essas reestruturações ocorridas na esfera estatal, abalizam aquilo que os liberais reservavam enquanto papel do Estado, o qual “não deveria ser um agente econômico, um investidor. Deveria prover apenas a infra-estrutura de comunicação e transportes (telégrafos, correio e estradas de ferro), as condições para a expansão de uma economia capitalista.” (ALONSO, 2002, p. 247). Logo, fica explícito que, das reformas mais orgânicas, como a eleitoral, até a mais radical, a República, em nenhum momento se pretendia romper a ordem, muito menos o mote capitalista. Os liberais, nesse sentido, almejavam modernizar o país em direção a proporcionar o desenvolvimento capitalista emergente, garantindo a reprodução do capital – para a qual, a questão espacial dada na modernização do território se fazia central.

Na política conciliatória imperial, as reformas foram implementadas tal qual se toca um violino: se a mão liberal segurava o instrumento, era a mão conservadora que o tocava e dava o tom. E o desafinado som reproduzido não passava da valsa capitalista europeia que ecoava desse lado do Atlântico.

Joaquim Nabuco não considerava essas práticas conciliatórias como algo maléfico, pelo contrário, dizia ele em 1889: “é um espetáculo triste ver o partido Liberal lamentando-se sempre que uma de suas idéias é adotada pelo partido Conservador, não será essa a maior homenagem que os nossos adversários nos possam prestar?” e prosseguia naquela sessão da Câmara de 22 de maio, “E se eles tomam as nossas idéias, *não por amor a elas, mas para se manterem por mais tempo no poder*, não é o partido Liberal, cuja natureza é sacrificar-se pelas suas idéias, quem fica em melhor posição perante a opinião do país?” (BRITO, 1945, p. 80-81. Grifos do autor).

Já na avaliação de Brito (1945), esse fundamento conciliatório entre os partidos imperiais (que Nabuco atribui como forma dos saquaremas manterem-se no poder por mais tempo) foram extremamente prejudiciais para o “progresso” durante o Império e resumiam-se apenas a um jogo político superficial, em suas palavras:

O poder era a única preocupação dos que governavam e para nele se manterem praticavam erros e irregularidades que sacrificavam o país. Por sua causa lutavam os dois partidos, condenando o que estava por baixo os atos do outro, para repeti-los (sic) quando tomasse o seu lugar. As lutas e tricas políticas ocupavam todo o tempo dos governantes, daí a permanente ausência de uma orientação firme, que muito valeria ao progresso de nossa terra. (BRITO, 1945, p. 67-68).

Independente da avaliação positiva de Nabuco ou negativa de José do Nascimento Brito, essa característica de modernização conservadora capitaneada pela Geração de 1870 e, em certa medida, incorporada pela tradição saquarema, alojada no Poder Central, é eminentemente um traço de classe, “enquanto o movimento intelectual europeu dos anos 1870 em vários países teve íntima conexão com o socialismo, seja na visão marxista, seja na visão ‘utópica’, o movimento brasileiro contemporâneo bebeu soluções elitistas na política científica e afastou as teorias da revolução” (ALONSO, 2002, p. 334).

O fundamento comum de conservadores e liberais quanto às reformas era a defesa do progresso – para o capital, que deveria ocorrer dentro da ordem, a capitalista. Por isso, questões como o regime de trabalho escravizado, foram proteladas e tratadas nos últimos suspiros da monarquia. Para compreender esse traço classista acometido pela elite imperial brasileira, é necessário um olhar global.

A política ferroviária viria na década de 1870 caracterizada como um surto ou um *rush*, cortando o país de norte a sul em planos e projetos. Para tal, demonstramos como os apelos liberais por reformas são direcionados para mudanças conservadoras na estrutura burocrática estatal, mas que, de toda forma, preparavam-no para intervir quanto aos melhoramentos materiais.

Feito isso, é necessário que olhemos para as relações brasileiras com o capital estrangeiro, em especial para a nação de onde não só o ferro a ser assentado viria, mas também os capitais que o trariam e para onde as matérias-primas daqui se destinavam: a Inglaterra. A partir disso, podemos compreender como o fundamento de reformas conciliatórias – a base da modernização – tinha como denominador comum a reprodução do capital e reafirmação da condição brasileira de nação periférica e dependente; são questões que se complementam não por coincidência, mas por pura e simples lógica capitalista.

1.2 Capitalismo e dependência no Império do *Brazil*: uma relação espacial

*“Já vem pronto e tabelado
é somente requeutar e usar
é somente requeutar e usar
porque é made in Brazil”*

Parque Industrial, Tom Zé (1968).

Quando se disserta sobre as questões globais entorno da implementação de ferrovias no Brasil imperial, a relação entre esse país e a Inglaterra toma relevo. Em geral, partindo do óbvio: foi em terras inglesas onde os avanços nas forças produtivas permitiram a invenção do trem¹⁵, por consequência, se, de lá, esse meio técnico difundiu-se, onde quer que se instale, naturalmente, alguma relação com a pátria mãe da revolução industrial o local receptor há de estabelecer.

Não obstante, é preciso ir além da constatação supracitada e compreender outros fatores que fortaleciam e davam continuidade ao elo político-econômico que nos ligava ao Reino Unido. E esse é o objetivo almejado neste tópico: em linhas gerais, traçarmos aspectos da relação entre o capital estrangeiro e sua aplicação no Brasil imperial como processo de reafirmação da condição dependente e periférica na economia global, requalificada a partir da instalação das vias férreas por todo Império, sobretudo após 1870.

De início, é necessário tecer algumas considerações sobre o que se compreende com o termo dependência neste trabalho. Para tal e diante do leque de abordagens possíveis (desde Chico de Oliveira à Celso Furtado), restringiremo-nos aqui a três aspectos cunhados por Paul Singer (1998) sobre o conceito e que se relacionam diretamente com os nossos objetivos. A primeira questão a se abranger é o pressuposto da não cristalização da condição de dependência. Nesses termos, imersa na lógica capitalista, a mesma segue suas transformações e dinamicidade, de modo que “a dependência surge dum complexo jogo de conflitos e acordos entre classes e frações de classe, do qual resultam processos de desenvolvimento que recolocam, de tempos em tempos, os seus próprios fundamentos” (*Ibid.*, p. 119).

O segundo aspecto relaciona-se justamente à dinamicidade da dependência que opera segundo as forças que animam o capitalismo. Dessa forma, por se tratar de uma condição dependente, as frações periféricas acompanham as “transformações do capitalismo, que, em geral, se originam no centro” e “ensejam o surgimento de novas situações de dependência, à medida que elas são incorporadas pela periferia” (*Ibid.*, p. 119).

Dito isso, a terceira característica é a que delimita a dependência no período estudado, ou seja, a vigente durante a Monarquia. Sobre isso, diz o autor que a classe dominante periférica “via na dependência de seus países dos países capitalistas adiantados – até o último terço do

¹⁵ Compreendendo forças produtivas enquanto a articulação de força, objetos e meios de trabalho – sentido empregado por Moreira (2007), no qual “somente quando a força de trabalho põe os meios de produção em movimento é que as forças produtivas se unificam e ganham vida como um todo, efetivamente atuando como forças” (p. 71).

século XIX, praticamente só o Reino Unido – o elo que os ligava à *civilização* da qual se acreditavam os únicos e autênticos representantes.” (*Ibid.*, p. 119-120. Grifos do autor).

Nesse sentido, a dependência que tomamos por referência, que caracterizou esse período e a dinâmica econômica do país, alicerçava-se na relação hegemônica com o capital inglês. Esse elo se constituiu desde a Independência, como é sabido, e, apesar do processo ter ocorrido, simbolicamente, em 1822, somente em 1825, com mediação da Inglaterra, foi que Portugal reconheceu, a partir do Tratado de Paz e Aliança, o Império brasileiro. Por isso, a condição da dominação britânica nesse período é intitulada de dependência consentida (SINGER, 1998). Ainda segundo o autor, essa dependência se caracterizava “pela ausência de qualquer dinâmica interna capaz de impulsionar o desenvolvimento”, na qual, “a maioria da população e do território estavam imersos em economia de subsistência.” (p. 120).

Cabe destacar que tal situação não se reservava tão somente ao caso brasileiro. Esse cenário era compartilhado, também, com nossos vizinhos sul-americanos, assim, a dependência desenvolvia-se nos países latino-americanos numa relação mediante os seguintes termos:

a dialética do desenvolvimento capitalista na periferia é entendida como o resultado de uma divisão internacional do trabalho (cuja lógica reside no movimento de expansão do sistema imperialista), que reservava a países como o Brasil o papel de simples fornecedores de produtos primários (ARRUDA, 2012, p. 163).

Logo, a incapacidade, apontada para a classe dominante local, de tocar um processo de desenvolvimento explicava-se por se tratar de uma elite agroexportadora. Por consequência, a relação comercial se daria na importação de mercadorias manufaturadas e na exportação de matérias-primas para os países centrais, cenário que a Inglaterra dominava. Em outros termos:

En el curso de los tres primeros cuartos del siglo XIX, y concomitantemente a la afirmación definitiva del capitalismo industrial en Europa, sobre todo en Inglaterra, la región latinoamericana es llamada a una participación más activa en el mercado mundial, ya como productora de materias primas, ya como consumidora de una parte de la producción liviana europea. (MARINI, 1971, p. 3-4).

No caso brasileiro, essa dialética posta na exportação de matérias-primas e importação de mercadorias europeias, à qual se refere Marini, foi uma constante desde a Independência, assim como nas décadas iniciais do período republicano, ocupando dois momentos da periodização da história do capitalismo impressa por Singer (1974), sendo o primeiro datado da Revolução Industrial até 1870, e a segunda etapa que se encerraria na 1ª Guerra Mundial “quando ‘de fato’ termina o século XIX” (p. 547). Nesse cenário, interessa-nos, sobretudo, a etapa anterior a 1918, uma vez que ela caracteriza a dominação do capital inglês e responde,

assim, ao período das instalações das vias férreas – inclusive a cearense, objetivo maior da nossa investigação.

As características gerais desse período, levantadas pelo referido autor, em termos de dados, nos levam a compreender mais a fundo a condição de dependência brasileira. Para isso, visando facilitar a análise, organizamos três gráficos a partir do trabalho supracitado. O primeiro trata-se da balança comercial, no período imperial, cujo crescimento na atividade econômica se divide na década de 1850, a partir da qual a balança comercial passa a ter saldo positivo, como é possível observar no Gráfico 01:

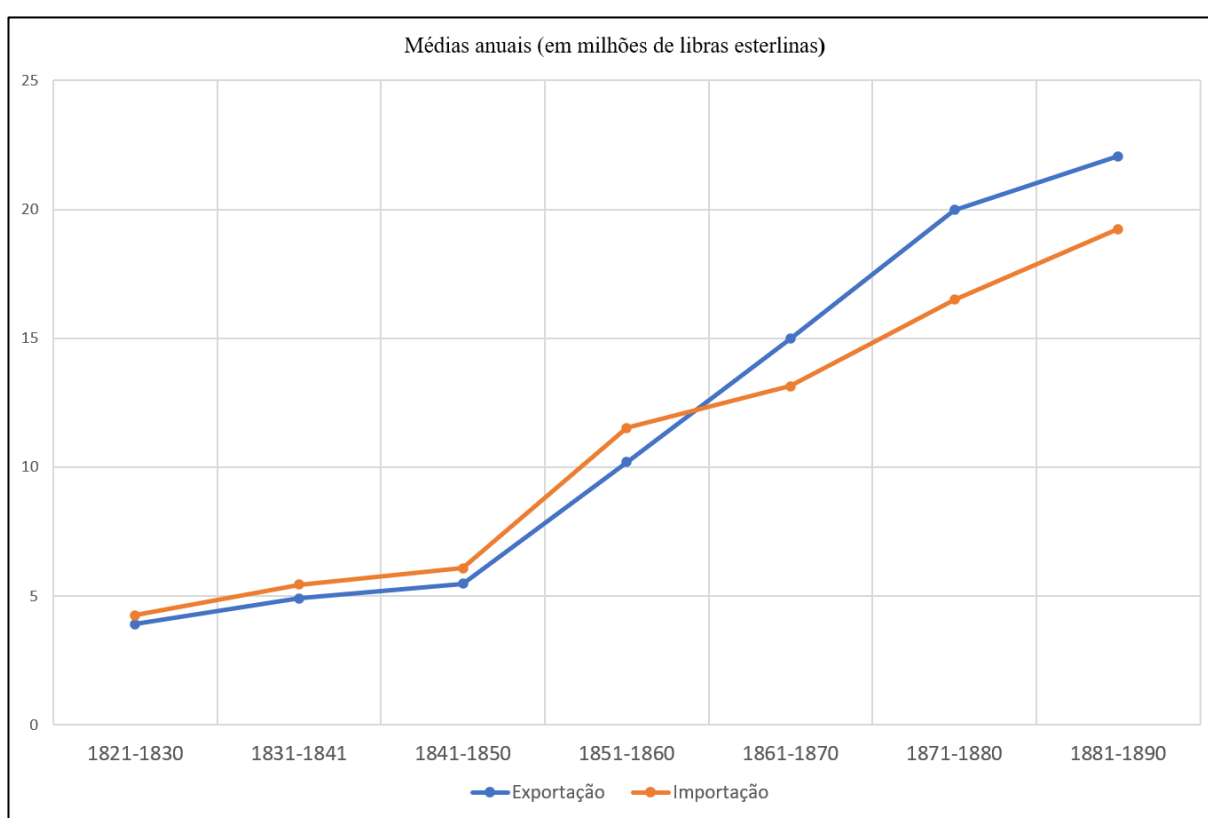


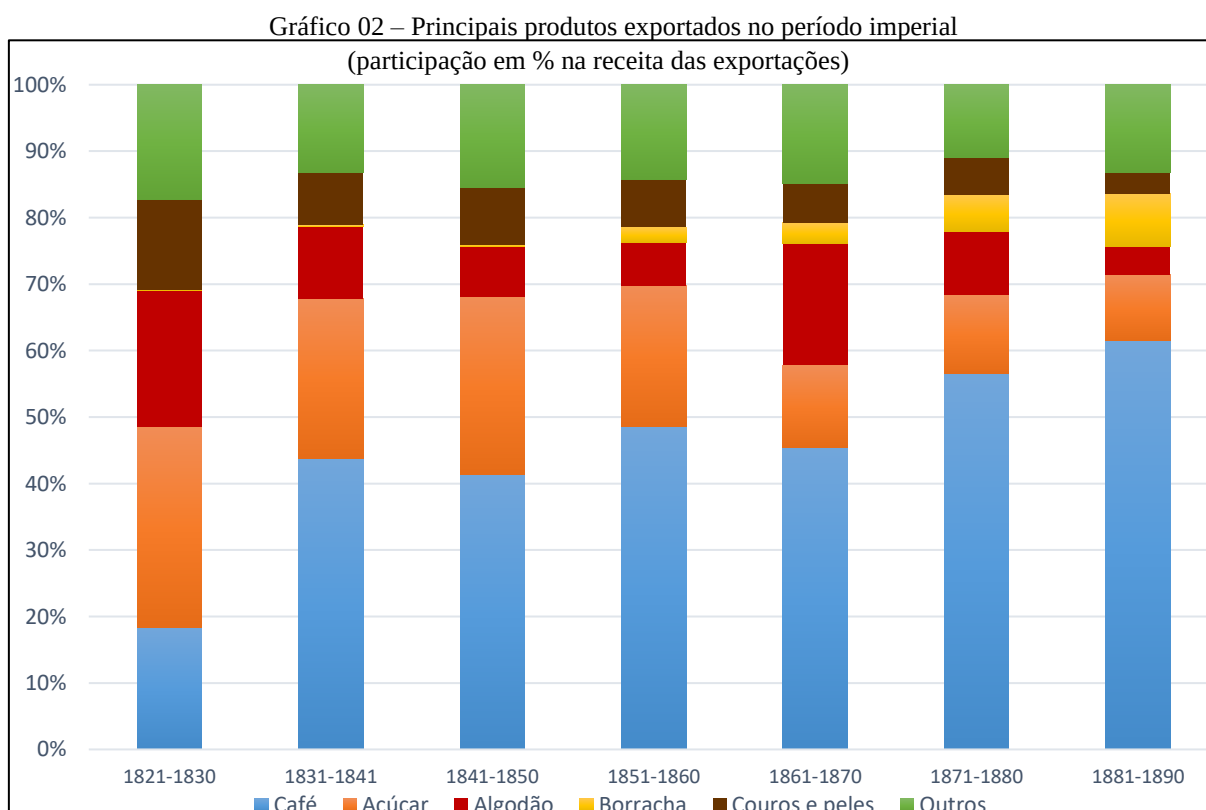
Gráfico 01 – Balança comercial do Brasil Imperial

Fonte: Singer (1974, p. 551)

Como dito, vislumbra-se na década de 1850 uma inversão nos números de exportação e importação, de modo que, a partir de então, até o fim do Império, a balança comercial brasileira se consolida de forma positiva. Para além da contribuição do café nesses números, em ascendência de exportação conforme se encaminhava para o fim do século XIX, Singer (1974) chama atenção para outro dado que também contribuiu para esse cenário: “o Brasil se torna um exportador líquido de recursos sob a forma de amortização de empréstimos e

pagamentos de juros.” (p. 551). Sobre os empréstimos adquiridos nesse período, trataremos mais adiante, relacionando-os diretamente à questão da dependência e à construção das ferrovias.

Destrinchando os dados para compreender quais produtos contribuíram para esse cenário, encontramos o café, com exceção do período de 1821-1830, ocupando a dianteira dos números de exportação. A exceção se daria por ser a década de 1820 a última na qual o açúcar ainda constaria como principal produto exportado, o qual, a partir de então, junto com o algodão, passaria a disputar o segundo lugar. No entanto, com a distância entre a cultura cafeeira e a algodoeira, o açúcar foi se tornando mais evidente conforme se aproximava o século XX. O Gráfico 02 demonstra essa situação, além de representar também outros produtos como a borracha, peles e couros. Vejamos:



Fonte: Adaptado de Singer (1974, p. 556)

Em que pese a participação do açúcar nas exportações que, a partir de 1831, é ultrapassado pelo café, cabem duas considerações: a primeira trata-se de visualizar que a produção e exportação dessa mercadoria, apesar de decair expressivamente, não desaparece; a segunda questão relacionada ao declínio da comercialização do açúcar está posta num fator que

ilustra o funcionamento do capitalismo imperialista: os países centrais descartam os periféricos no instante em que, sob outras condições, determinada mercadoria possa oferecer maiores taxas de lucro ao serem produzidas em outro lugar. Nesse ínterim, um dos fatos que concorreram para o declínio da exportação do açúcar brasileiro foi o da Inglaterra ter deixado de comprar tal produto do Brasil e ter iniciado a plantação de cana e produção do mesmo em suas colônias asiáticas (ARRUDA, 2012).

Dessa forma, é evidente que, face à condição de dependente, as relações entre os países centrais e os periféricos, além de diametralmente opostas, incorrem nesses últimos um alto grau de exploração e descarte, a partir do momento em que as mercadorias e bens primários, por eles ofertados, deixam de garantir altos rendimentos aos países imperialistas.

Quanto ao algodão, apesar de majoritariamente ocupar um terceiro lugar nas exportações (disputando com o açúcar), a produção da herbácea não tinha potencial de crescimento elevado, muito em função da concorrência sofrida com a produção norte-americana, logo, como evidencia Moraes (2011), “a lavoura do algodão no sertão nordestino oscilava bastante ao ritmo da conjuntura internacional” (p. 157). A exemplo, assiste-se à alta nas exportações dessa mercadoria justamente no período da Guerra da Secessão (1861-1865), quando há uma interrupção da produção estadunidense diante do conflito e, em certa medida, a produção brasileira supre a demanda europeia.

Portanto, a ascensão do café como principal mercadoria exportada representa também o deslocamento e consequente consolidação do centro de poder político-econômico do então norte para o sudeste do país. Afinal, a classe dominante do período, como aponta Singer (1998, p. 119), era composta pela elite agroexportadora, “tendo ao seu lado uma elite de comerciantes e financistas que superintendia os canais que ligavam atividades agrícolas e/ou extrativas ao mercado mundial”.

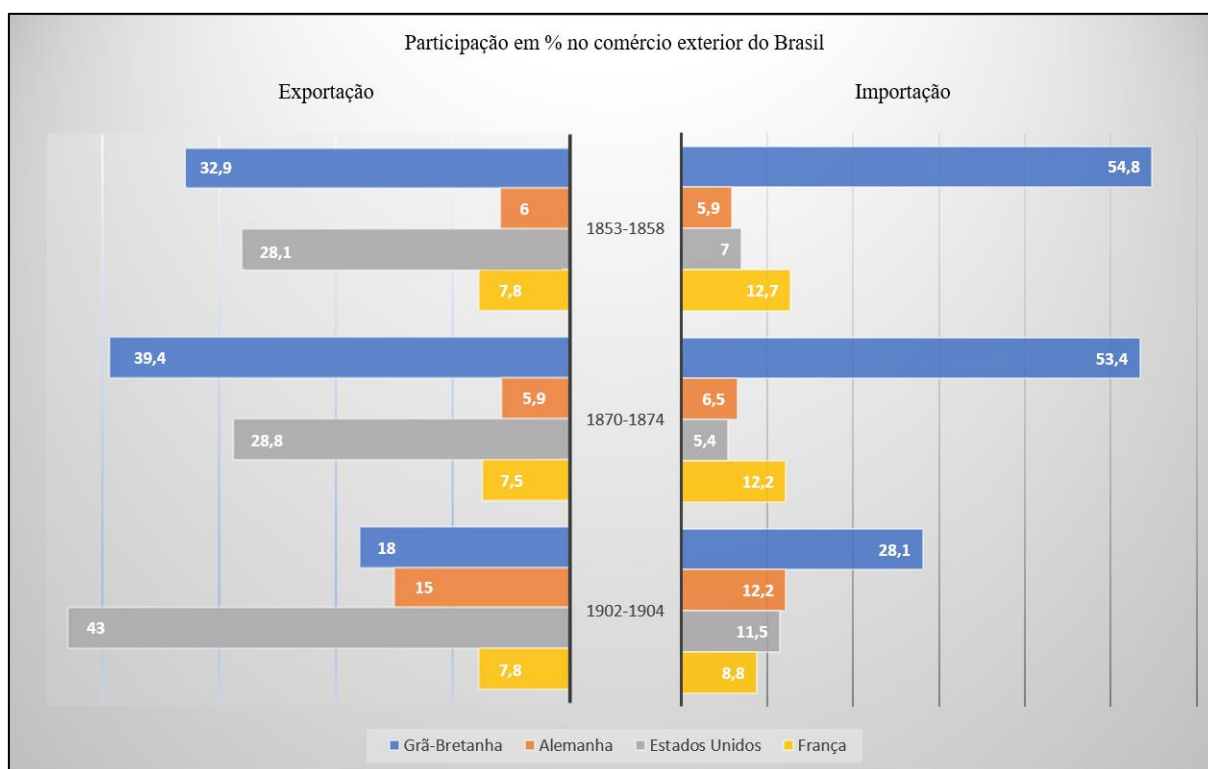
O deslocamento do eixo central da economia do Nordeste para o Sudeste não pode ser analisado somente pelo prisma econômico, pois, como consequência, a movimentação intelectual – justamente na qual se insere a Geração de 1870, que tratamos no tópico anterior – é partícipe dessa transição e também se desloca. Mesmo que provinda das mais diversas localidades, a classe político-intelectual no Segundo Reinado e da República Velha atuaria nesse novo eixo. Ianni (2004) destaca esse movimento:

[...] vale a pena observar que esse vasto movimento intelectual — polarizado pela ideia de modernização conservadora, autoritária, democrática ou socialista — foi

acompanhado de um deslocamento do centro da vida nacional. Entre fins do século XIX e a primeira metade do XX, o centro da vida nacional deslocou-se do nordeste, simbolicamente Recife, para o centro-sul, simbolicamente São Paulo. (p. 37).

Quanto aos principais países que nesse período economicamente relacionavam-se com o Brasil, além da Grã-Bretanha, como já anunciado, figuravam também os EUA, a Alemanha e a França. A seguir, apresentamos o último gráfico sobre essa questão para melhor visualização dessas relações.

Gráfico 03 - Principais parceiros do Brasil no comércio internacional (1853-1904)



Fonte: Adaptado de Singer (1974, p. 571)

Quanto às importações, o que se observa é que, até 1874, mais da metade de tudo que se importava no Brasil provinha de terras inglesas. A evidente diminuição dessa participação no início do século XX “pode ser atribuída, em parte, ao desaparecimento da hegemonia britânica no capitalismo industrial” (SINGER, 1974, p. 571). Contudo, mesmo no período de 1902-1904 (já republicano), por mais que esse valor tenha reduzido 52% em comparação à 1870-1874, as importações de mercadorias inglesas ainda se sobressaíam em mais de 10% em relação à Alemanha, Estados Unidos e França.

No que se refere às exportações, o cenário já se mostra distinto. Se a nível de importações havia uma evidente dominação inglesa, quando analisamos os dados sobre exportações, constatamos que, até 1874, por mais que esse país figure na dianteira, os EUA

disputaram em certo grau de proximidade e diminuíram essa diferença até o início do século XX. Nos intervalos considerados no Gráfico 03, a participação da Inglaterra aumenta 19,7% para, em seguida, sofrer uma queda de 54,3%. Concomitantemente, os EUA aumentam sua participação nas exportações brasileira no mesmo intervalo: primeiro em 2,4% para, no limiar do século XX, registrar um aumento de 49,3% em comparação ao intervalo anterior.

A maior participação estadunidense nas cifras das exportações brasileiras relaciona-se diretamente à compra do café que, por sua vez, tinha mais mercado em terras norte-americanas, ao mesmo tempo que não conseguia competir com o famoso chá inglês. Portanto, a Inglaterra passou a comprar menos produtos brasileiros, primeiro porque o açúcar – como dito – passou a ser produzido em suas próprias colônias, e o café – mercadoria que passa a ser hegemônica nas negociações brasileiras – não dispunha de tanto mercado em terras inglesas em comparação com as estadunidenses.

Contudo, a importância inglesa não pode ser reduzida aos números expostos no Gráfico 03 e sua dominação nas relações político-econômicas não diminuiria na mesma medida das cifras de exportações brasileira para esse país. A questão do café é bastante simbólica desse cenário no qual, mesmo perdendo espaço para os EUA na compra direta do produto, as relações com o capital inglês se manteriam fortes:

Mesmo absorvendo pequena parcela das exportações brasileira, a Grã-Bretanha continuava desempenhando seu papel estratégico em nosso comércio exterior. Basta lembrar que neste período as principais firmas de exportação de café brasileiro para os Estados Unidos eram inglesas, assim como eram ingleses os bancos que financiavam o tráfico, as estradas de ferro e as companhias de navegação que o transportavam. (SINGER, 1974, p. 570)

Nesse contexto, apesar de numericamente a parceria estadunidense ser relevante, as relações brasileiras com os EUA passariam a ser mais estreitas na República e se tornariam hegemônicas somente após a Primeira Guerra Mundial¹⁶. Por isso, daremos ênfase à relação Brasil-Inglaterra, pois essa responde ao período imperial, sobretudo em relação à questão ferroviária (ARRUDA, 2012; SINGER 1974; FERNANDES, 1976).

¹⁶ Mesmo que economicamente nas últimas décadas do período imperial os EUA figurassem como um importante parceiro, essa relação não se desenvolveria na mesma medida que os números expostos indicariam, e a escravidão e a monarquia se colocavam como barreira a esse estreitamento (SINGER, 1974). Também assinala Assis (2020, p. 6) que, somente no limiar do século XX, os EUA aproveitam o recuo inglês nas relações comerciais com o Brasil e avançam no intuito de “ocupar o vazio de poder econômico como estratégia geopolítica de incorporação dos territórios latinos – entre eles, o brasileiro – à sua zona de influência”.

Dito isso, é a Inglaterra a nação hegemônica nesse período, e por hegemonia mundial entende-se a “capacidade de um Estado exercer funções de liderança e governo sobre um sistema de nações soberanas”. Essa função de liderança historicamente desempenhada se realizou a partir de “algum tipo de ação transformadora, que alterou fundamentalmente o modo de funcionamento do sistema.” (ARRIGHI, 1996, p. 27).

Como centro do processo imperialista, a função desempenhada pela Inglaterra frente à ascensão do capitalismo industrial seria de garantir matérias-primas para a produção e mercados para absorverem seus produtos. Essa função explica o modo de organização do capitalismo dependente tratado no início deste tópico. Hirano (2005, p. 52) assim sintetizou a atuação da Inglaterra enquanto nação hegemônica no século XIX:

[...] sua política no plano das relações internacionais desenvolve-se no sentido de salvaguardar direta ou indiretamente os interesses racionais do capital industrial, transformando os subsistemas periféricos em centros produtores de matérias-primas e consumidores de manufaturados ingleses, pela desconcentração de capital proveniente da desagregação de monopólios mercantilistas.

Explicitadas as razões que nos levam a considerar a Inglaterra como nação hegemônica que a partir da atuação supracitada garantiria o funcionamento da lógica capitalista dependente, cabe analisar como se deu a receptividade dessa condição no Brasil e o papel da elite político-econômica nesse processo.

Alguns personagens da Geração de 1870, no que se refere às relações diplomáticas, simpatizavam-se mais pela Inglaterra do que pelos EUA. É o caso de Joaquim Nabuco quando em seu livro “O Abolicionista”, de 1883, trata da relação entre Brasil-Inglaterra no que se refere ao tráfico negreiro: “A questão nunca deverá ter sido colocada entre o Brasil e a Inglaterra, mas entre o Brasil, com a Inglaterra, de um lado e o tráfico do outro. Se jamais a História deixou de registrar uma aliança digna e honesta, foi essa, a que não fizemos com aquela nação.” (2003, p. 94).

Nabuco, enquanto quadro importante do movimento abolicionista no Segundo Reinado, lamentava a oportunidade perdida de estabelecer uma relação mais estreita com a Inglaterra quanto à extinção do tráfico negreiro e, por consequência, com o desmantelamento do regime escravista brasileiro. A pressão inglesa pela abolição da escravidão encontrava-se no bojo das condições exigidas para expansão do próprio sistema capitalista e, antes de qualquer questão humanitária em relação à população negra escravizada, os reais interesses ingleses na abolição, como bem expôs Caio Prado Jr. (1999), eram

De um lado, sua preeminência comercial nas costas da África, ofuscada pelo prestígio dos traficantes negreiros, em geral portugueses. De outro, seus interesses nas colônias das Índias Ocidentais, que produziam, como nós, o açúcar e sofriam por isso a concorrência do Brasil, avantajado pelo emprego do braço escravo. Por isso, desde cedo se esforçou a Inglaterra em obter dos governos brasileiros a proibição do tráfico. (p. 91).

Dessa forma, esse caso é evidente de como interesses imperialistas se transfiguravam como pautas reformistas na política nacional. Essa aparente conjunção de interesses nacionais e estrangeiros era uma das formas de funcionamento e reafirmação da condição de dependência e consequente submissão à Inglaterra. Por isso, partimos dessa condição, buscando evidenciar que é necessário refletir acerca do papel dos projetos ferroviários no bojo das pautas reformistas latentes no país em fins do Segundo Reinado.

As reformas, as transformações e mudanças pelas quais o país passaria não se limitavam aos desejos dos personagens da chamada Geração de 1870, e essa discussão não se restringiria a debates entre os partidos Conservador e Liberal. Na realidade, obedecem à uma lógica capitalista global e nelas inseriam-se. Logo, é necessário que compreendamos essa época dentro daquilo que Eric Hobsbawm escreve como a definição do século XIX: a mudança.

[...] mudanças em termos de e em função dos objetivos das regiões dinâmicas do litoral do Atlântico Norte, que eram, à época, o núcleo do capitalismo mundial. Com algumas exceções marginais e cada vez menos importantes, todos os países, mesmo os até então mais isolados, estavam, ao menos periféricamente, presos pelos tentáculos dessa transformação mundial. (2011, p. 50).

Os tentáculos ingleses não chegaram ao Brasil somente em 1854, quando se inaugura a primeira via férrea, mas a questão ferroviária requalifica essa relação, pois ela irá representar dialeticamente, de um lado – para a Inglaterra –, um campo para absorção de capitais com vistas à construção de ferrovias e consequente barateamento das mercadorias frente aos melhoramentos nas condições de escoamento e, do outro – para o Brasil –, essa requalificação representará as possibilidades de modernização territorial a partir das vias férreas e outras obras de infraestrutura que, concomitantemente, iriam contribuir para um processo de integração nacional que garantiria a unidade territorial do Império, assim como o fortalecimento de sua base de sustentação política.

Com o processo capitalista, as mudanças nesse período apresentariam inúmeras contradições. A intitulada “vocação agrícola”, tratada por Arruda (2012), configura o discurso ecoado pelas elites agrárias no qual reafirmavam que, diante das condições aqui encontradas (disponibilidade de terras e vasta mão-de-obra), caberia ao Brasil justamente aquele papel relegado de nação periférica: mero fornecedor de bens primários e alimentícios.   essa elite

agroexportadora a principal responsável e interessada em manter a condição dependente dada na cristalização da grande propriedade e na exploração da mão-de-obra escravizada durante o período imperial. Essa elite buscou, após a independência,

Reorganizar seus vínculos econômicos externos com a nação capitalista então hegemônica, ou seja, a Inglaterra. Portanto, o que se verifica, desde a primeira metade do século 19 até início do século 20, no Brasil, **é uma redefinição dos laços de dependência que, longe de imprimir um estilo de desenvolvimento segundo padrões tecnológicos dos países avançados, reiterava o tipo de inserção subordinada do país na divisão internacional do trabalho.** (ARRUDA, 2012, p. 192. Grifos nossos).

A subordinação que se redefinia ao longo do século XIX capitaneada pela elite agroexportadora é tamanha que ecoava inclusive na Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (SAIN), instituição fundada em 19 de outubro de 1827, e que, a partir de 1850, figurava no bojo dos espaços associativos fundamentais no processo de modernização do país (SOUSA NETO, 2011).

É o caso atestado na sessão do conselho da SAIN, de 21 de junho de 1876, no qual eram discutidas questões relacionadas às tarifas protecionistas e, conforme reportou o Jornal O Globo, à 10 de março de 1877, sob o título “Reforma aduaneira”, o “commendador Luiz Cypriano Pinheiro de Andrade, notoriamente a primeira autoridade n’esta materia”, colocava-se contra qualquer taxaçaõ protecionista, alegando que “não somos paiz manufactureiro e as industrias, que temos, não exigem que nos afastemos da liberdade do commercio em certos e determinados artigos” e, nos encaminhamentos finais de sua manifestação, perguntava aos presentes: “haverá, porventura, hoje circunstancias novas, que aconselhem o Brazil a deixar a larga estrada da liberdade do commercio para esgueirar-se pelos escuros, tortuosos e ingremes desvios do proteccionismo?” (Jornal O Globo, Rio de Janeiro, 10 de março de 1877).

Conforme se lê, o Brasil não era país manufatureiro/industrial na própria visão dos membros da SAIN e nem o deveria ser, pois descartava-se a proteção do que aqui se produzia (ainda que de forma irrisória). Então, o que economicamente seria o Brasil na visão da SAIN? Em sessão do seu Conselho Administrativo, datado de 15 de janeiro de 1877, encontramos indicações da perspectiva que essa instituição nutria sobre o papel econômico brasileiro durante praticamente o século XIX inteiro, visto que, nessa ocasião, se recorda uma publicação do Visconde de Cairu de 1809 (ou seja, quase setenta anos depois a SAIN ainda corroborava os mesmos ideais datados do período colonial), na qual respondia à seguinte questão: como deve ser protegida e auxiliada a Indústria Nacional?

A argumentação do Visconde de Cairu também partia da negação da necessidade de tarifas protecionistas para os produtos nacionais, alegando, inclusive, não acreditar que a indústria só poderia ser protegida por esse tipo de política e “por medidas odiosas contra os estrangeiros”. No entanto, o Visconde vai além do comendador Luiz Cypriano Pinheiro de Andrade, e não só nega o caráter industrial brasileiro como aponta qual é efetivamente o papel a ser desempenhado na economia global:

Na America, no Brazil especialmente, com o seu prodigioso solo e seus innumeros productos naturaes, a agricultura e a industria extractiva serão, por muito tempo, as industrias mais racionais e mais lucrativas.

A criação forçada de industrias urbanas, artificiaes, extemporaneas, póde lisongear a vaidade nacional, não servirá jámais para augmentar a riqueza e o bem-estar das povoações; produz infallivelmente accumulção de braços e capitaes nas cidades, e, como consequencia factal, despovoação e empobrecimento dos districtos agricolas, augmento do pauperismo, tristemente agravado pelo alto preço dos generos alimenticios de primeira necessidade! (Sessão do Conselho Administrativo da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, 15 de janeiro de 1877, p. 190, 198-199).

De certo, as cifras relacionadas às exportações dos chamados produtos naturais, da agricultura e da indústria extrativa – assim nomeados pelo Visconde de Cairu –, atestam sua previsão e de fato se consolidaram como as mais lucrativas no século XIX. Obviamente que o incentivo a essas atividades em consonância com a dita vocação agrícola do país não obtiveram sucesso somente por um esforço nacional, mas pelas condições no plano global que permitiam e incentivavam a economia agroexportadora em países periféricos.

É esse ponto de inflexão que merece atenção, há reciprocidade entre os interesses do capital global (no caso representado pela Inglaterra) com a ação da elite agroexportadora brasileira (ora açucareira, ora algodoeira, ora cafeeira) que encontram na economia dependente seu denominador em comum. É essa reciprocidade que permite que as reformas independentemente de liberais ou conservadoras sejam tocadas, desde que estruturalmente nada se alterasse e a burguesia controlasse o processo que, em sua essência, era socialmente antirrevolucionário:

Uma parte das forças da contra-revolução nasce precisamente dos compromissos das classes dominantes "nacionais" com as estrangeiras. As divergências episódicas, conjunturais, não impedem as convergências mais substanciais, a dita solidariedade do "mundo livre". Por isso a revolução envolve a ruptura e o rearranjo das relações externas. (IANNI, 2004, p. 74).

Destarte, o que se intitula de modernização no período imperial não passa do ajuste espacial para que a economia dependente se mantenha e o capital se realize onde “cada país,

dependente, subordinado ou associado, se revela, mais uma vez, um subsistema altamente determinado pelos movimentos internacionais do grande capital” (IANNI, 2004, p. 56-57). Nesse contexto, o processo de modernização teve, no que diz respeito às ferrovias, por objetivo econômico, adequar o território imperial no sentido de beneficiar as atividades agroexportadoras e reforçar politicamente a centralização do poder no Rio de Janeiro, facilitando a comunicação da capital com os mais diversos pontos espalhados pelo império de dimensões continentais e localmente repleto de conflitos e problemáticas.

Os projetos elaborados nas instituições estatais que na década de 1870 foram reformadas, como evidenciamos no tópico anterior, obedeceriam na realidade a uma orientação que viria de fora. Moraes (2011) trata dessa relação capitalista centro-periferia na dimensão tempo-espaço e aponta que no centro, além de se desenvolverem as forças produtivas e o aprimoramento tecnológico, esse também “comanda não apenas a geração das novidades, mas igualmente o ritmo de sua difusão no mundo. A distribuição dessas inovações (traduzidas em novas formas espaciais e novos aparatos produtivos) na superfície terrestre [que] vai objetivando as configurações espaciais” (p. 31-32).

Por consequência, o tempo da periferia, nessa relação, perfazia de ritmo mais lento e com “um forte componente reativo, dado pela contínua necessidade de ajuste estrutural em face das novidades introduzidas pelo centro” (*Ibid.*, p. 31-32). Nesse ínterim, os investimentos ferroviários, sobretudo pós 1870, quando assumem uma dimensão nacional, encontram-se como resposta às necessidades que do centro emanavam, em outros termos: “a cada grande movimento de renovação dos padrões de produção cêntricos correspondem reordenamentos nas funções das economias periféricas, com a introdução de adequações nos seus espaços produtivos” (*Ibid.*, p. 31-32).

Dentre as novidades que haviam de ser difundidas nesse período, as ferrovias tomavam destaque, pois além de “mercadorias passou-se a partir de meados do século XIX à exportação de infra-estruturas, com a construção de estradas de ferro e dos sistemas de geração de energia” (*Ibid.*, p. 34). Essa política capitaneada pela Inglaterra na exportação de infraestruturas requalificava sua relação com o Brasil, que pode ser atestada, por exemplo, a partir dos objetivos dos empréstimos tomados pelo Governo Central com os bancos ingleses.

Tais empréstimos no período imperial perfaziam um total de dezessete, contraídos na praça londrina, a partir do Banco dos Rothchilds, dos quais dois tiveram motivação política direta – o reconhecimento da independência e o financiamento da guerra contra o Paraguai, e

outros dois foram investimentos em estradas de ferro. Segundo Singer (1974), pelo menos mais dez desses empréstimos “se destinaram à liquidação de dívidas passadas”, que figuravam na visão inglesa mais do que investimentos, “estes empréstimos constituíam a forma prática da Grã-Bretanha apoiar o governo e o regime aqui imperantes” (p. 565). Não obstante, Harvey caracteriza a ficção dos juros e do crédito como mitos fundadores da modernidade: “os fios condutores do poder nessa nova sociedade estão no sistema de crédito” em que “alguns financistas espertos [...] ocupam pontos nodais em redes de poder que dominam todo o resto” (2015, p. 65).

Assim, seja indiretamente fornecendo empréstimos para o Governo Central ou com investimentos diretos, a Inglaterra foi o agente central na política ferroviária imperial, é ela quem financia a modernização territorial que veio a reafirmar nossa condição dependente e periférica. Resumidamente esse era o cenário:

[...] o capital britânico não veio para cá apenas para financiar o governo, mas também para realizar inversões privadas. Entre estas se destacam as ferrovias. Os britânicos não apenas financiavam estradas construídas por iniciativa nacional (a E.F. D. Pedro II levantou 1,5 milhões de libras em Londres em 1858, a São Paulo-Rio levantou £600 000 em 1874 e £164 200 em 1879, etc.) mas construíram muitas por sua conta, em geral contando com garantia de juros por parte do governo brasileiro. Em 1880, havia 11 companhias ferroviárias inglesas no Brasil, número que subiu a 25 em 1890. Cabe lembrar que os britânicos construíram e exploraram durante longo período a São Paulo Railway famosa pela sua elevada lucratividade, que escoava o café do interior para Santos, administraram a E.F. Leopoldina e construíram grande número de ferrovias no nordeste e em outras áreas do país. Como fazia nos demais países de Economia Colonial, os ingleses também dominaram por longo período o comércio exterior brasileiro. (SINGER, 1974, p. 567).

É nesse sentido que a política ferroviária equalizou e conciliou interesses e contradições: a vocação agrícola seria mantida, pois os projetos se destinariam exclusivamente à interligação de pontos produtores aos portos, facilitando o escoamento e reafirmando a condição agroexportadora dependente; o capital estrangeiro seria requisitado para o financiamento desses projetos e lucraria do início ao fim do processo, seja na garantia de juros, sob o capital investido, ou no barateamento das mercadorias diante das melhorias de circulação; e, por fim, os conflitos intraclasse representados nos partidos imperiais seriam irrisórios, pois as reformas liberais seriam tocadas sob a ordem que estruturalmente garantiria a permanência das bases conservadoras – a grande propriedade e a mão-de-obra escravizada.

Portanto, na questão ferroviária, em tese, todos se conciliavam: alguns financiavam os empreendimentos, uns doutores planejavam as vias, outros carregavam dormentes sobre os ombros, ilustres sobrenomes lucravam escoando mercadorias e havia até aqueles que

participavam – literalmente ou não – sendo atropelados pelo veículo do progresso¹⁷. A grosso modo, no trem há lugar para todos, mas não sob as mesmas condições e nem sempre pagando o mesmo preço.

Exposto o cenário global e o funcionamento da economia periférica, os principais agentes externos e internos nesse processo que qualificam aquilo a que nos referimos como modernização territorial, demonstrando que mais do que pautas reformistas discutidas no espaço público brasileiro por um restrito número de políticos, havia antes um processo que condenava o Brasil ao capitalismo periférico e de base agroexportadora.

Nesse processo, as economias dependentes recorrentemente necessitariam reordenar seu território, adaptando às necessidades do mercado. Logo, cabe a nós compreendermos como a geografia aliada à política imperialista contribuiu para os avanços dos projetos modernizadores em busca de uma possível compressão espaço-temporal.

1.3 Espaço e tempo a bordo: a geografia da modernização territorial

“A aniquilação do espaço e do tempo era um tema razoavelmente familiar na época de Balzac. A expressão pode ter derivado de um par de versos de Alexander Pope: ‘Ye Gods! Annihilate but space and time / And make two lovers happy [Ó Deuses! Aniquilem o espaço e o tempo / E façam dois amantes felizes]’. Goethe empregou a metáfora causando grande efeito em Fausto, e nas décadas de 1830 e 1840 a ideia foi mais amplamente associada à chegada das ferrovias.”

David Harvey (2015, p. 85).

O projeto moderno manifestou-se em diversas frentes, nos costumes, no cotidiano, na estética, no modo de ver e ser. Dos muitos aspectos passíveis e em certa medida essenciais para se compreender a dimensão dessa concepção, elegemos a discussão posta na relação tempo-espaço que, nesse contexto, envolve natureza, ciência e capitalismo como questões a serem consideradas.

Essa escolha parte da necessidade de não restringir os processos de modernização territorial encampados na era imperial brasileira como reação às necessidades de expansão do

¹⁷ Em tom irônico, ao analisar a questão ferroviária nas cidades norte-americanas na segunda metade do século XIX, Mathew Beaumont e Michael Freeman afirmam que, de certa maneira, os acidentes de trem haviam democratizado os desastres, dizem os autores: *“the train crash democratized disaster, since it made middle-class people vulnerable to the very machinery on which their wealth might have been built”* [“os acidentes de trem democratizaram os desastres, pois tornou a classe média vulnerável ao próprio maquinário sobre o qual sua riqueza poderia ter sido construída” – tradução nossa] (BEAUMONT; FREEMAN, 2007, p. 36).

capital, mas também alojá-los numa dimensão científica e ideológica, pautada a partir da geografia e aqui manifestada. Assim, procuraremos aprofundar a discussão em termos político-econômicos anteriormente enfocada.

David Harvey (2008) evidencia que a espacialidade era algo caro à perspectiva moderna e diretamente relacionada às reformulações dos conceitos de espaço e tempo principiadas pelo Iluminismo. Essa dimensão emerge como “a primeira grande manifestação do pensamento modernista”, a qual “considerava o domínio da natureza uma condição necessária da emancipação humana” (p. 227). Essa dominação adviria a partir da concepção do espaço como um “fato” da natureza, logo “a conquista e organização racional do espaço se tornou parte integrante do projeto modernizador” (p. 227).

Como uma questão que tinha suas raízes no projeto iluminista, a perspectiva de domínio da natureza se conformaria com o espaço e o tempo, complementa o autor, “organizados não para refletir a glória de Deus, mas para celebrar e facilitar a libertação do ‘Homem’ como indivíduo livre e ativo, dotado de consciência e vontade” (*Ibid.*, p. 227). No lugar do divino, cuja organização espaço-temporal não deveria mais refletir, emergiria o capital. Na prática, o projeto moderno em sua dimensão espacial atenderia às necessidades burguesas postas, conforme apontaram Marx e Engels, no incessante exercício de se revolucionar constantemente “os instrumentos de produção, portanto as relações de produção, e por conseguinte todas as relações sociais” (2008, p. 15).

O moderno projeto burguês no século XIX adviria dos anseios de compressão do espaço pelo tempo que seria possível com o avanço da ciência sobre a natureza, proporcionando a expansão dos mercados e das fontes de matérias-primas essenciais para o capitalismo industrial. Esse projeto encontraria a máquina e a navegação a vapor, a ferrovia e o telégrafo como seus eminentes símbolos. Na concepção de Schivelbusch (2014), a ferrovia figura enquanto elemento central quando se trata dessa discussão no século XIX; em suas palavras:

*‘Annihilation of time and space’ was the topos which the early nineteenth century used to describe the new situation into which the railroad placed natural space after depriving it of its hitherto absolute powers. Motion was no longer dependent on the conditions of natural space, but on a mechanical power that created its own new spatiality*¹⁸. (SCHIVELBUSCH, 2014, p. 31).

¹⁸ “A ‘aniquilação do tempo e do espaço’ foi o *locus* que o início do século XIX usou para descrever a nova situação em que a ferrovia colocou o espaço natural após privá-lo de seus poderes até então absolutos. O movimento não dependia mais das condições naturais do espaço, mas de uma força mecânica que criou sua própria nova espacialidade.” – tradução nossa.

Nesse sentido, é Harvey (2015) quem nos guia nessa análise, primeiro enquadrando o projeto moderno diretamente relacionado ao “eterno desejo burguês de reduzir e eliminar todas as barreiras espaciais e temporais [que] apareceria então como uma versão secular desse desejo revolucionário” (p. 85). Nesses termos, a eliminação das barreiras para expansão capitalista operava de forma tão eloquente nos desejos burgueses que havia até uma certa fetichização da compressão espaço-tempo:

O ideal da aniquilação do espaço e do tempo sugere como uma versão distintivamente capitalista e burguesa do sublime está sendo constituída. A conquista do espaço e do tempo e o domínio do mundo (da Mãe Terra) aparecem, então, como a expressão deslocada porém sublime do desejo sexual em inúmeras fantasias capitalistas. (*Ibid.*, p. 88)

Logo, é preciso que tenhamos como pressuposto que o projeto moderno expressava desejos e necessidade burgueses, que mesmo oriundos do outro lado do Atlântico, aqui reverberariam. O caminho que nos cabe para compreendê-lo é a partir da sua expressão espacial, a propósito, “o acontecer é balizado pelo lugar e, nesse sentido, é que se pode dizer que o tempo é determinado pelo espaço” (SANTOS, 1994, p. 17). Portanto, o projeto moderno haveria, espacialmente, de responder às condições europeias, para a qual, primeiro, como caracteriza Harvey (2008), a modernidade que antecede a 1ª Guerra Mundial tratava-se mais de um plano reativo às novas condições de produção, circulação e consumo do que um movimento vanguardista dessas mudanças.

Em segundo lugar, mesmo enquanto movimento de reação, o projeto moderno se expressaria a partir da crença no progresso linear e no planejamento racional e, por isso, “o modernismo resultante era ‘positivista, tecnocêntrico e racionalista’” (HARVEY, 2008, p. 42). Todavia, em terceiro lugar, se na Europa o caráter moderno era reativo, esse, quando transposto para os países periféricos, seria extremamente ativo: “a ‘modernização’ de economias europeias ocorria velozmente, enquanto todo o impulso da política e do comércio internacionais era justificado como o agente de um benevolente e progressista ‘processo de modernização’ num Terceiro Mundo atrasado”. (*Ibid.*, p. 42).

Fica evidente que enquanto um projeto burguês, a modernidade demarcava um momento no qual a ciência conformaria uma importante força na garantia da expansão capitalista. Não obstante, Hirano (2005), ao analisar relação capital-ciência na produção capitalista, chega a caracterizar o papel do conhecimento científico como uma “espécie de

capital fixo” (p. 107) que possibilitaria mascarar a exploração da natureza e humana sob as vestes da impessoalidade.

Em resumo:

a “ciência” aparece como uma forma tardia e recente de apresentação do conhecimento legítimo. Uma forma associada à emergência da economia-mundo capitalista, e datada na época moderna, um resultado e uma alavanca da modernidade, da qual é um dos elementos caracterizadores. Uma determinada concepção laica de razão – a razão objetiva, ou racionalismo – aparece inicialmente como um pressuposto dessa forma específica de saber: o conhecimento científico. (MORAES, 2008, p. 25).

Dito isso, compreendendo a expressão espacial da modernidade como um projeto burguês aliado ao conhecimento científico, cabe a nós abalizarmos como a leitura geográfica contribuiu nesse período. A saber, a partir das missões científicas e das sociedades geográficas as quais conglomeravam sujeitos e discursos, de forma que:

Os discursos geográficos – no sentido mais amplo do termo (discursos referidos ao espaço terrestre) – variam por lugar, variam por sociedade, mas principalmente pela época em que foram gerados. São construções engendradas dentro de mentalidades vigentes, isto é, dentro de formas de pensar historicamente determinadas, com *epistemés* próprias que conformam não apenas os paradigmas da reflexão mas a própria sensibilidade humana. (MORAES, 2008, p. 23. Grifos do autor).

No período em questão, a produção do conhecimento geográfico teria as Sociedades Geográficas (SG) como pontos aglutinadores para debates e difusão do que se produzia. Para Capel (1981) a criação dessas Sociedades foi um importante passo para a institucionalização da geografia e estava diretamente ligada à expansão colonial que carecia de estudos sobre os países não europeus, dessa forma “*esta preocupación oficial por los estudios de los países coloniales correspondía a una fuerte demanda social por parte de la burguesía para el conocimiento de dichos países, con vistas a los intercambios comerciales y la difusión de la producción industrial y la cultura europea*”¹⁹ (p. 173).

Assim, as SG seriam criadas primeiramente nos países europeus centrais, diretamente ligados à política colonialista, mas não se restringiria somente a esse núcleo. A primeira é datada de 1821, a *Sociedade Geográfica de Paris*, seguida pela alemã *Sociedade Geográfica de Berlim* (*Gesellschaft für Erdkunde*), em 1828, e a inglesa *Royal Geographical Society of London*, já em 1830. Em meados do século XIX, funda-se a *Sociedade Geográfica Russa de*

¹⁹ “esta preocupação oficial com os estudos dos países coloniais correspondeu a uma forte exigência social de conhecimento destes países por parte da burguesia, com vista ao intercâmbio comercial e à difusão da produção industrial e da cultura europeia” – tradução nossa.

São Petersburgo (Русское географическое общество), em 1845, e a norte americana *American Geographical Society*, em 1852. Já a *Real Sociedad Geográfica Española* fora fundada em 1876 (CAPEL, 1981)²⁰.

É evidente a concentração das SG nos países europeus no século XIX, destoando perifericamente as instituições do México, *Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* (1833), a indiana *Sociedade Geográfica de Bombay*, também de 1833, e, cinco anos após, o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, fundado no Rio de Janeiro à 28 de outubro de 1838. Não obstante, uma característica comum a essas entidades foi seu caráter estatal ou explicitamente por essa instância apoiada. Por consequência, a expansão dessas associações quanto ao número de membros (o autor exemplifica a partir da *Royal Geographical Society of London*, que atinge 3.334 membros em 1878) e também na criação dessas nas últimas décadas dos Oitocentos refletem, na concepção de Capel (1981), as movimentações imperialistas europeias capitaneadas pelos Estados.

Cabia, nos estudos dessas SG, o levantamento detalhado de todos os aspectos relativos aos territórios coloniais, desde a base topográfica, solo, vegetação, clima, relevo, possíveis metais preciosos e outros bens afins, até a descrição das populações autóctones e seus costumes. Na visão imperialista se detalharia nessas investigações os aspectos sobre aqueles bens que seriam recursos em potencial para futura exploração, além das exaustivas descrições e produção cartográfica.

Logo, os Estados imperialistas, através dessas instituições, ao alinharem os conhecimentos e discursos geográficos a seu serviço, comporiam uma compreensão do espaço enquanto recurso e suporte para a expansão capitalista. Nos dizeres de Raffestin, essas informações espaciais (quanto mais detalhadas) são essenciais para a ação dos agentes capitalistas, pois “em todo caso, o espaço e o tempo são suportes, mas é raro que não sejam também recursos e, portanto, trunfos” (1993, p. 47).

Especificamente sobre o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), esse estaria não só atrelado aos interesses do Estado Monárquico, como serviu inclusive de meio pelo qual o imperador Dom Pedro II construiu uma imagem de homem letrado, chegando até a ocupar o cargo de presidente da entidade. Mais do que o apoio explícito do Imperador ao IHGB e sua missão na produção do conhecimento geográfico à serviço do projeto moderno, “cinco

²⁰ Além dessas, nesse período também se funda outra SG alemã, a *Sociedade Geográfica de Frankfurt* (1836), a *Société de Géographie de Genève* na Suíça, em 1858, e a canadense *Sociedade Geográfica de Quebec* já em 1877.

anos após a sua fundação, as verbas do Estado Imperial já representavam 75% do orçamento do IHGB, porcentagem que tendeu a se manter constante ao longo do século XIX” (GUIMARÃES, 1988, p. 9).

Esse financiamento fora essencial para o Instituto cumprir suas missões científicas, atestando aquilo que Capel (1981) atrelava como um traço comum as SG, que, independentemente de estarem alocadas em países imperialistas ou periféricos, “*en todas ellas el interés por los viajes y la exploración constituía una característica esencial*” (p. 175). Portanto, o financiamento do IHGB pelo Estado Monárquico possibilitou “a realização de seus projetos especiais, tais como viagens exploratórias, pesquisas e coletas de material em arquivos estrangeiros”, sendo “decisiva a ajuda do Estado para sua existência material” (GUIMARÃES, 1988, p. 9). A nível de exemplo, destacamos uma missão científica de 1856.

A referida missão organizada pelo IGHB, intitulada de “Imperial Comissão Científica” ou “Comissão exploradora das Províncias do Norte”, objetivou explorar regiões menos conhecidas do império, sendo escolhidas as províncias do então Norte (hoje correspondente a região Nordeste), a qual, por dois anos, percorreu o Piauí, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Especificamente sobre esse último lugar, após seis meses alocados em Fortaleza, entre 8 de dezembro de 1859 e abril de 1860, a comissão instalou-se no Crato, na região do Cariri, extremo sul cearense.

Composta por inúmeros cientistas, a missão era chefiada por “Francisco Freire Alemão de Cisneiros (Botânica) e Manuel Freire Alemão Cisneiros”, e acompanhada por “Guilherme Schüch de Capanema (Geológica e Mineralógica), Manoel Ferreira Lagos (Zoológica), Giacomo Raja Gabaglia (Astronômica e Geográfica) e – o poeta – Antônio Gonçalves Dias (Etnográfica e Narrativa da Viagem)” (FARIAS FILHO, 2007, p. 97). Além do pintor José dos Reis Carvalho.

A partir dessas missões, pode-se vislumbrar como as SG permitiam um levantamento de inúmeros aspectos dos lugares (vide a pluralidade de áreas científicas abarcadas na referida missão) – elaborando conhecimentos fundamentais para atuação e dominação estatal. Atuação/dominação que seriam modernas por excelência ao se revestirem ideologicamente pelo sacramento da cientificidade e racionalização nas intervenções posteriores, como seria no caso das instalações férreas.

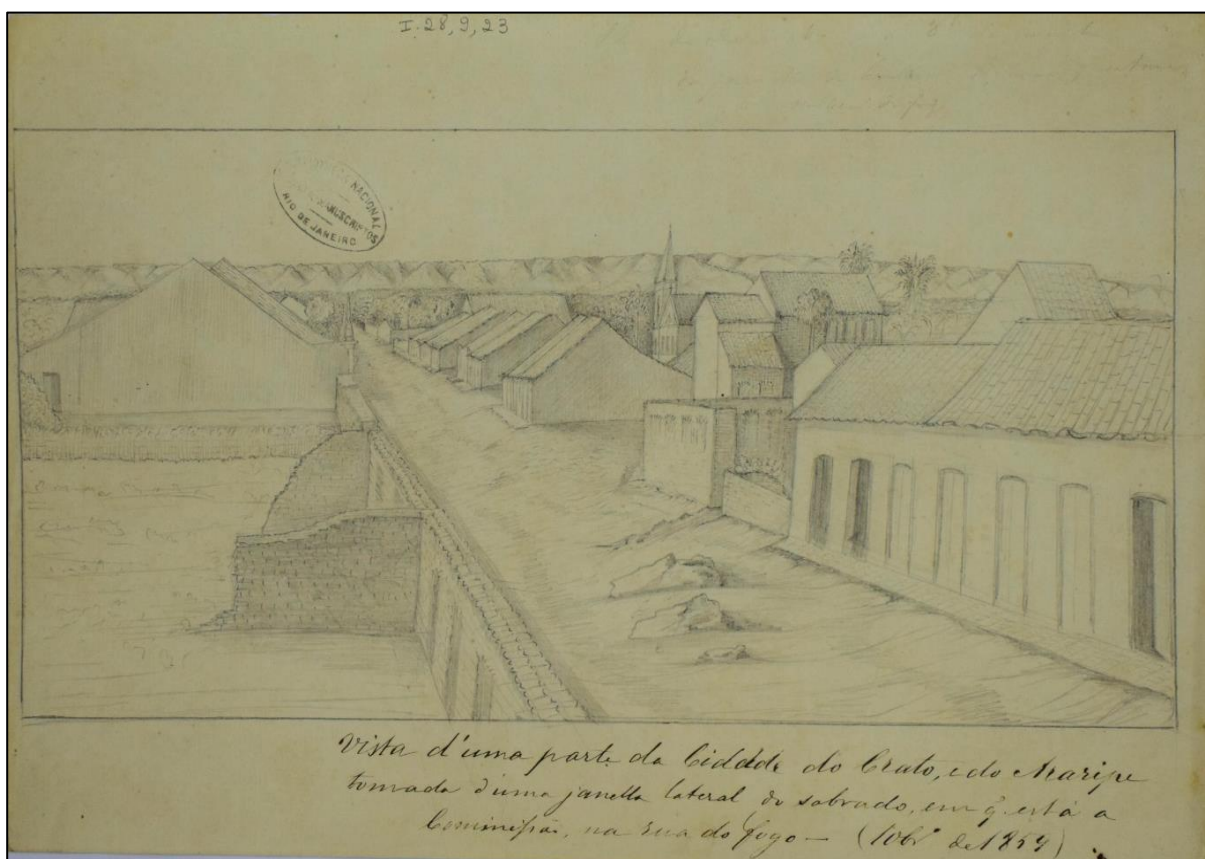
O Relatório da missão em questão demonstra a dimensão dos dados elaborados. Especificamente sobre a estadia no Crato, encontramos descrições da chapada do Araripe –

“em cima é um larga e nivelada planura seca” –, tratavam também do potencial hidrológico – “água límpida e perene, que refrescam os contornos daquele monte, impropriamente denominado serra” –, e ainda abordavam a vegetação e o solo como “uma vegetação luxuriante e a admirável fertilidade desse abençoado torrão” (*Ibid.*, p. 98).

Se no Relatório constavam informações predominantemente sobre os aspectos ambientais da região do Cariri, no diário de viagem do chefe da comissão, o botânico Francisco Freire Alemão, encontramos elementos descritivos do Crato, seja localizando-o na região – “no centro e por entre o verde das árvores aparecia a torre da Igreja” –, classificando as suas ruas em “paralelas direitas e largas que são a Rua Grande, a Rua do Fogo” e outras como “compridas mas são mal povoadas”. O documento ainda tratava de aspectos do cotidiano, como um dia de domingo no qual “a estrada, descendo moderadamente, oferecia grupos de gente com trajes domingueiros que corriam para a missa” ou mesmo descrevendo traços da convivência: “rixa são comuns e facadas e mortes”, além de questões sanitárias – “Moléstias de olhos são endêmicas e de todas as formas, rara é a pessoa que não sofre ou tem sofrido dos olhos. Há casas onde há 2 ou 3 pessoas cegas” (Descrição da cidade do Crato por Freire Alemão, 1860, n.p.).

Além das descrições, Freire Alemão também elaborou um desenho da cidade do Crato (Figura 01), tomado a partir da janela do sobrado onde ficara hospedado, a casa do tenente-coronel Antônio Luiz Alves Pequeno Júnior, localizada na Rua do Fogo. Também consta nos materiais produzidos na missão uma pintura de José dos Reis Carvalho, que ilustrava o Crato no vale do Cariri (Figura 02).

Figura 01 – Vista da cidade do Crato em 1859



Fonte: Manuscritos da Fundação Biblioteca Nacional (2020)

Figura 02 – Vista da cidade do Crato e do vale do Cariri em meados do século XIX



Fonte: Farias Filho (2007, p. 101)

Por fim, somado aos elementos ilustrativos (desenho e pintura), encontramos ainda, no bojo das descrições, nos documentos produzidos pelas missões, aqueles que abordavam a

dinâmica econômica dos lugares. No caso em questão, ao tratar da região do Cariri cearense, as descrições iam desde a criação bovina, assim classificada por Freire Alemão: “Os bois servem aqui de besta de carga”; passando pela diversidade frutífera: “a serra é abundante de certas frutas, como são: mangas, [...] uvas, figos, romãs, melancias, melões”; adentrando também as hortaliças, com destaque para a produção de cana-de-açúcar que se fazia “em muitas e pobres engenhocas de pau (consta-me que há alguns engenhos sofríveis): rapadura, pouco açúcar e aguardente.”, além do café, cuja produção além de pequena, “o que eu tenho visto aqui não é de boa aparência” (Descrição da cidade do Crato por Freire Alemão, 1860, n.p.).

Não obstante, essas extensas descrições que ora sintetizamos a nível de exemplo, mas que ocorreram em inúmeras missões científicas do IHGB Brasil afora, buscavam oferecer ao Estado um catálogo completo sobre todos os aspectos possíveis desses lugares classificados como “pouco conhecidos” e/ou zonas de interesse. Mais do que isso, interessava sobretudo a defesa da potencialidade desses lugares, ficando explícito como o levantamento e produção de conhecimentos que tinham como base a dimensão espacial (indo dos aspectos ambientais às relações comerciais e cotidianas) eram de central importância para subsidiar as propostas modernizantes que buscariam alterar as relações espaço-tempo a partir do avanço técnico.

Nesse sentido, Freire Alemão sintetiza essa perspectiva de elencar os aspectos de maior interesse, assim como apontar potencialidades ao afirmar que “há por aqui grande miséria; mas em grande parte filha da imprevidência e da intolerância [...] A pobreza, por indolência, vive miseravelmente, porque a terra é muito produtiva” (Descrição da cidade do Crato por Freire Alemão, 1860, n.p.).

Nesse cenário, as Sociedades Geográficas, habitando direta ou indiretamente a estrutura burocrática estatal, colocaram o conhecimento geográfico à serviço da expansão capitalista moderna que, ideologicamente, cumpriria o papel de resolver justamente as questões que Freire Alemão sintetizou acima: a miséria, que tinha origem na “incivilidade” acarretadora da “intolerância”, e a contradição entre uma “terra produtiva” e a “pobreza abundante”, que seria equacionada a partir da intervenção técnica, levando assim ao “progresso” e ao “desenvolvimento”. Como veremos no próximo capítulo, era o trem o veículo que o conduziria a essa modernidade.

Nesse sentido, se geograficamente a modernidade se pautaria nos investimentos técnicos com vistas a compressão espaço-temporal, esse momento que tratamos – das missões

científicas –, constituíram uma fase essencial no que diz respeito a efetivamente conhecer o território que seria eleito para ser modernizado.

No caso, a relação entre essas missões e as intervenções técnicas cientificamente orientadas pode ser atestada a partir da publicação, em 1861, do livro “A questão das secas nas províncias do Ceará”, por Giacomo Raja Gabaglia, que, como vimos acima, compunha a Missão Científica de 1859. Essa publicação tratou-se de um plano no qual o autor propõe uma série de intervenções pelas províncias acometidas pelas secas, visitadas na referida Missão, em especial o Ceará, como forma de atenuar seus efeitos, apostando na construção de açudes e reflorestamento (GABAGLIA, 1861).

As reflexões de Gabaglia provocaram, mais de uma década depois, em 18 de outubro de 1877, um debate no Instituto Politécnico Brasileiro, no qual os engenheiros, dentre eles Buarque de Macedo e André Rebouças, discutiram essas propostas, avançando no sentido de propor que, além dos açudes, fossem construídas vias férreas interligando-os e incorporando os flagelados das secas como mão-de-obra²¹.

Portanto, as comissões científicas, ao realizarem esses enormes trabalhos de campo, elaboraram um dossiê territorial de inúmeros lugares que em seguida passaram a ser objeto de cobiça de projetos modernizadores. Foi o caso do Ceará com a Estrada de Ferro de Baturité e a discussão de seu percurso, assim como da sua essencialidade frente à questão climática da província, no final da década de 1870, que, como veremos no Capítulo 3, os estudos dessa comissão científica serviram de base para as discussões dos engenheiros e políticos.

Adiante, poderemos compreender a dualidade no discurso da potencialidade dos lugares, sobretudo no sertão, onde, ao mesmo tempo, configuraria um espaço atrasado, arcaico, mas que, no caso cearense, a partir da instalação da ferrovia, adviria a adentrar o rol dos espaços “modernos” e “civilizados”. Os discursos dos presidentes da Província do Ceará nesse momento são sintomáticos de como o conhecimento científico foi ideologicamente direcionado na defesa de interesses da dominação capitalista, questões que no capítulo seguinte serão exploradas.

Portanto, a utilização do exemplo da Missão Científica do IHGB, que adentrou terras cearenses em meados do século XIX, nos permite trazer nossa investigação para nosso recorte espacial. Ademais, nesse bojo podemos sintetizar: na dimensão espacial do projeto moderno, constituído nos desejos da compressão espaço-tempo dadas nas investidas capitalistas em meios

²¹ No Capítulo 3, aprofundamos as discussões realizadas nessa sessão do Instituto Politécnico, assim como do trabalho de flagelados nas secas.

técnicos, como o trem, a ciência figurava um importante lugar. Primeiro, no desenrolar das forças produtivas, e, em seguida, na legitimação e direcionamento da expansão capitalista que atingiria os rincões até mesmo dos países periféricos.

A geografia fora aliada essencial nesse processo e não cabe aqui restringir essa contribuição nos exemplos apresentados ao longo do nosso trabalho, uma vez que recorrentemente, direta ou indiretamente, essa questão aparecerá. O que cabe, por ora, é abalizar como aquilo que de início apresentamos como um conflito reformista intraclasse entre conservadores e liberais, na realidade, se encontraria num movimento imerso na lógica capitalista-dependente, para o qual a ciência fora fundamental como base do projeto moderno que territorialmente se instalaria. O papel do conhecimento científico a seu serviço seria de garantir e reforçar a dominação no campo das ideias, pois, como apontou Marx e Engels em *A Ideologia Alemã*, a classe dominante não domina somente a nível material:

Os indivíduos que compõem a classe dominante possuem, entre outras coisas, também consciência e, por isso, pensam; na medida em que dominam como classe e determinam todo o âmbito de uma época histórica, é evidente que eles o fazem em toda a sua extensão, portanto, entre outras coisas, que eles dominam também como pensadores, como produtores de ideias, que regulam a produção e a distribuição das ideias de seu tempo; e, por conseguinte, que suas ideias são as ideias dominantes da época. (MARX; ENGELS, 2007, p. 47)

O que observaremos no desenrolar do final do século XIX nos projetos ferroviários, em especial no cearense, será a reação e esforço dentro de um conjunto de frentes que genericamente se denomina de modernidade, o qual perfazia um momento de aceleração no processo histórico, “como se abrigassem forças concentradas, explodindo para criarem o novo”, como apontou Santos (1994, p. 12) sobre esses períodos.

Portanto, se socialmente a modernidade manifestada fosse anômala, como analisou José de Sousa Martins, especialmente nos países latino-americanos nos quais apareceria num caráter híbrido, dual, mesclando passado e presente num projeto sempre a se completar, “se apresenta, assim, como máscara para ser vista. Está mais no âmbito do ser visto do que no do viver.” (2010, p. 33). Espacialmente, esse caráter toma uma expressividade particular, pois mesmo que fosse somente para parecer moderno, um espaço havia de ser produzido para contrastar com o que se queria afirmar como o “velho”, o “arcaico” e o “incivilizado”.

É justamente pela geografia que podemos realizar uma análise que leve em conta dois aspectos fundamentais no processo de modernização territorial que ao longo desse trabalho almejamos elucidar. Primeiro, que a condição periférica induz ondas modernizadoras que

incidem em ajustes internos – reordenamentos territoriais que respondam a interesses exteriores. Nas quais, em segundo lugar, a análise geográfica permite, conforme o recorte espaço-temporal, demonstrar as formas capitalistas de valorização espacial – que são justamente o cerne do processo de modernização territorial (MORAES, 2008). Valorização espacial essa que, dialeticamente:

“refere-se aos atributos naturais do espaço que foram transformados, na ótica do capital, em recursos naturais”, atributos esses abarcados pelas referidas missões das Sociedades Geográficas, que pelo olhar científico aliado ao capital se tornam “atributos naturais que não possuem valor, mas possuem preço.” (GODOY, 2018, p. 40).

Esse processo, todavia, é complexo e é necessário analisa-lo em conjunto para ser compreendido. É por isso que carecemos de reconhecer as discussões e disputas político-ideológicas que ocorriam no Segundo Reinado entre as elites dominantes, seus interesses e desejos (como realizamos de início), depois localizando-os na lógica capitalista dependente, pela qual, com as reivindicações reformistas, atuavam no seu processo de reafirmação para, por fim, compreender o processo de modernização territorial e, em especial, a questão ferroviária, como a síntese desse contexto, o qual não se explica isoladamente.

A política ferroviária nesses termos toma relevância e centralidade, pois desde seu processo de planejamento, passando pelo financiamento das obras e até mesmo do seu funcionamento, insere-se totalmente na lógica que aqui nos esforçamos em demonstrar. A ferrovia é, portanto, um dos objetos técnicos por excelência: “expressão não apenas de uma determinada organização social mas igualmente como materializações das forças produtivas existentes” (MORAES, 1984, p. 87).

O exame aqui constituído se fundamenta nesse diálogo indispensável e permanente entre as escalas, pois os planos ferroviários não se explicam somente pelo desejo de uma elite agroexportadora que os reivindicava, nem por um olhar economicista, cuja função de melhorar as condições de escoamento de mercadoria explicaria o porquê determinadas linhas se instalaram, tampouco que isoladamente os desejos do Poder Central de promover uma “integração nacional” para garantir proteção de fronteiras e ocupação de fundos territoriais elucidaria a centralidade da política ferroviária nesse período. É preciso construir a análise nesse esforço de pensar conjuntamente os diversos fatores que somente unidos em suas contradições podem responder nossas questões.

Finalmente, nossa tarefa adiante será analisar como o projeto ferroviário se deu no Ceará, levando em consideração os aspectos que até aqui buscamos evidenciar, somado às condições particulares manifestadas naquele território.

CAPÍTULO 2 - SE O SERTÃO NÃO VEM À FORTALEZA, A FERROVIA VAI AO SERTÃO

“Não seria um devaneio de poeta entreter-vos hoje do assunto das vias férreas em relação a esta província.”

Laffayette Pereira, presidente da província do Ceará, em Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Ceará em 1º de outubro de 1864 (p. 40).

Quando analisamos a história da ferrovia no Ceará, é notório, principalmente por parte das figuras centrais e interessadas em sua construção, dois momentos discursivos. O primeiro seria o período compreendido pela insistência na necessidade da instalação da ferrovia, no qual se evocava questões econômicas, patrióticas, de socorro à população, nos períodos das secas e tudo o que mais fosse necessário para incorporar essa narrativa. Já o segundo momento se dá após o início das obras, e, quando apareciam dificuldades de cunho financeiro, administrativo e também por eventos climáticos que pudessem paralisar a construção, evocava-se os mesmos argumentos, diferenciando-se apenas por atuarem na defesa do prosseguimento da construção até o Crato.

No trecho citado do Relatório de 1864, o Presidente da província, Laffayette Pereira, inicia o tópico sobre a Estrada de Ferro de Baturité (EFB) apelando para que não se considerassem aqueles planos enquanto “devaneios de poeta”, e, assim, ilustra e sintetiza o que consistia essa defesa: que a necessidade de uma ferrovia era real, concreta, de nada tinha de fantasia e não havia porque postergar o início de sua instalação. Logo, era preciso que a obra se tornasse importante não só para o Ceará, mas para todo o Império.

A insistência na construção de uma narrativa na qual a instalação da ferrovia até o Crato se tratava de um interesse também para o Império se mostrava muito mais como uma face ideológica que serviu para, a partir da colaboração com o ideário de “integração” nacional, angariar recursos e estreitar relações com membros do Poder Central. Na realidade, como veremos adiante, essa obra efetivamente tinha mais relação para resolução de uma problemática local, do que qualquer outra de cunho nacional ou mesmo regional.

Cabe assinalar que a ida do trem de Fortaleza ao Cariri representa, neste trabalho, uma forma de evidenciar como que, ao longo da construção da ferrovia, a finalidade de que essa deveria chegar ao Crato manteve ativo os interesses da burguesia fortalezense em estabelecer o domínio sobre o sertão e o que nele se produzia. Isso se faz necessário pois nos interessa entender como o simbolismo de progresso e modernidade, carregados pelos trens enquanto

guias do processo de modernização territorial, utilizaram do ideal de interligar o litoral ao sertão como forma de garantir a instalação da ferrovia por mais de cinco décadas.

É a partir desses objetivos que este capítulo foi constituído. Para cumpri-los, de início é necessário que compreendamos, em linhas gerais, a configuração territorial cearense pré-ferrovia, que possibilitou que a ideia de uma linha férrea para que a província deixasse de ser um devaneio de poeta, e mais, que a modernização territorial atendesse às necessidades cearenses frente às condições nacionais expostas no capítulo anterior, que subsidiavam esse processo.

Para tal, interessa-nos compreender como o artifício ideológico pautado no suposto “atraso” sertanejo contribuiu para a justificativa da necessidade de uma via férrea que levasse o “desenvolvimento” para esses lugares. Ademais, essa análise se dá em conjunto com a questão econômica agroexportadora – o algodão – e, conseqüentemente, sua relação com os pontos mais dinâmicos sertanejos, as cidades Boca de Sertão.

Em seguida, compreendido o Crato como a Boca de Sertão, no extremo sul, a ser interligada à Fortaleza, abarcaremos, ao longo do trabalho, como a finalidade primordial de levar a ferrovia até essa cidade se consolidou ao longo dos anos, inclusive na queda da Monarquia e ascensão do regime republicano frente às transformações na política ferroviária brasileira.

Resumidamente, buscamos analisar essa história delimitando discussões que evidenciam a dinâmica da modernização territorial a partir da instalação da ferrovia, trazendo à tona personagens e contextos nos quais as nuances e disputas por esse veículo condutor do progresso e da modernidade se fizeram durante as mais de cinco décadas de construção. O recontar dessa trama pela geografia possibilita evidenciar que

espaço é história, estatuto epistemológico sobre o qual a geografia deve erigir-se como ciência. E tal noção reside na mera constatação de que a história desenrola-se no espaço geográfico, mas, antes de tudo, de que o espaço geográfico é parte fundamental do processo de produção social e da estrutura de controle da sociedade (MOREIRA, 2007, p. 62).

Em suma, pela Geografia Histórica analisamos os eventos que consideramos essenciais para se compreender as condições pelas quais a construção da EFB representava simbolicamente uma obra “socialmente necessária”, como forma de mascarar o processo de modernização, minimizando sua essência de um ajuste territorial emergente para a expansão da acumulação capitalista, à qual, a partir da ferrovia, o território cearense era submetido.

2.1 O sertão, suas bocas e caminhos

“Facilitar o transporte dos productos da industria é multiplicar o seu valor, é enriquecer o productor; melhorar as communicações é também promover a liberdade positiva e pratica, porque é fazer participantes todos os membros da familia humana da faculdade de percorrer e explorar a terra, que lhe foi dada com a condição de dominal-a pelo trabalho.

Os meios de transporte aperfeiçoados tem por effeito não só reduzir a locomoção, quer para augmentar e facilitar a produção por meio das forças expansivas dos elementos phisicos, ha sido o prolicuo empenho do seculo, que todos os annos nos assombra por suas maravilhosas descobertas.”

Senador Pompeu em discurso na inauguração das obras da Estrada de Ferro de Baturité, em Fortaleza a 20 de janeiro de 1872²².

A Estrada de Ferro de Baturité (EFB) desde a sua concepção em projetos apresentados ao governo provincial cearense, em meados dos anos 1860, posteriormente com o início das obras, em 1872, e até a conclusão da sua instalação, em 1926, atravessou geograficamente o Ceará de norte a sul em meio a uma série de conflitos e contradições que expõem pares dialéticos inerentes a esse processo e estritamente imbricados: o sertão e o litoral; as zonas áridas e as zonas úmidas; períodos chuvosos e períodos de estiagem; Norte e Sul, o dito arcaísmo sertanejo e o progresso-modernidade, representados pela própria ferrovia; as disputas entre as classes políticas de Fortaleza e Aracati ou mesmo do Ceará e Pernambuco.

Esses pares dialéticos demonstram que na essência os fenômenos encontram unidade ao se integrarem à dinâmica capitalista (SALVADOR, 2012), e, dentre esses e tantos outros pares que revelam as contradições nesse processo de instalação da ferrovia, entendemos o sertão-litoral enquanto fio condutor para trilhar nossa discussão. Isso porque este delimita, ou melhor, nos oferece uma noção da dimensão espacial do fenômeno estudado, a partir do qual os quais os demais interagem. O sertão, nesse caso, compreendido geograficamente na zona de clima semiárido, no século XIX, tornou-se alvo de uma série de projetos ferroviários fundados em “ambições para se lucrar com a transferência geográfica da produção, das pessoas e das informações do sertão e das serras para o litoral” (ASSIS, 2011, p. 58).

Desse modo, o sertão ao qual tomamos por referência é aquele ideologicamente caracterizado por se encontrar à espera do desenvolvimento, do progresso e de melhorias que só poderiam ser efetivadas a partir da incorporação desses espaços aos fluxos econômicos “ou a uma órbita de poder que lhe escapa naquele momento” (MORAES, 2011, p. 102). No caso do

²² Jornal Pedro II, 23 de janeiro 1872.

sertão cearense, esse não necessariamente se encontrava fora da órbita do poder, mas apresentava dificuldades no exercício desse por parte do núcleo político-econômico da capital Fortaleza. Os planos ferroviários iriam naquele momento buscar alterar e transformar as relações de trabalho e a base territorial no Ceará, acompanhando um movimento também identificado nos sertões da Bahia, Pernambuco e Paraíba, nos quais seus habitantes, desde o século XVII, tinham, como assinalou Capistrano de Abreu, “pelo exercício nas fazendas de gado tal inclinação que procura com empenhos ser nela ocupada, consistindo toda a sua maior felicidade em merecer algum dia o nome de vaqueiro” (ABREU, 1998, p. 135).

No Ceará da segunda metade do Oitocentos, o movimento de expansão do capitalismo local refletia as condições globais, ou seja, as grandes transformações na economia mundial a partir da Revolução Industrial e a expansão do capitalismo imperialista por todo globo, encampado, num primeiro momento, pela Inglaterra (HOBSBAWM, 2011). Esse movimento era protagonizado pela burguesia²³ da capital Fortaleza, sob um duplo caráter: estabelecer no litoral um controle das exportações que até então se dividiam entre o porto de Fortaleza e o porto da Vila de Aracati e, ainda, lançar domínio sobre o interior da província, o sertão, e suas zonas produtoras, principalmente de algodão (ASSIS, 2011).

Nesse contexto, esses planos de expansão do capital, buscando trazer o sertão para órbita do controle político-econômico da burguesia fortalezense, travestiam-se sob o discurso de progresso e modernidade respaldados pela então capital, o Rio de Janeiro, lançando sobre o sertão – compreendido justamente enquanto quase a totalidade interiorana da província – uma imagem de atraso, arcaísmo, barbaridade, incivilidade e ou qualquer outro termo pejorativo que abrisse possibilidade para se justificar uma intervenção de modo a “salvar” o lugar e, conseqüentemente, seus moradores da dita penúria.

Para se garantir a expansão capitalista sobre o sertão, foi necessário transformar o Ceará em duas frentes: geograficamente alterando a base territorial e a paisagem a partir da instalação da ferrovia (desmatamento do entorno da via, serviços de terraplanagem, construção de pontes e outras *obras d’arte*) e, também, pelo trabalho, num esforço de transformar a população agricultora (de subsistência, basicamente) numa classe de operários a partir do

²³ Assis (2011), ao tratar dessa burguesia fortalezense, a caracteriza como “classe senhorial” – amparado em Mattos (1987) –, pois a compreende dentro das frações de classes que localmente compunham a burguesia agroexportadora do período. Assim, no cenário cearense onde os planos ferroviários foram apresentados, havia uma diversidade de personagens, como os representantes comerciais locais, os engenheiros, políticos, estrangeiros e membros aristocráticos que, a frente dos projetos, formaram o que genericamente se intitulou classe senhorial.

emprego da mesma na construção da estrada de ferro (CÂNDIDO, 2014; REIS, 2015). Logo, o plano modernizante não se restringia em alterações apenas na base material do território com a instalação de aparatos técnicos, era preciso transformar também as relações sociais sob um prisma moderno impossível de coexistir entre um meio técnico da dimensão de uma ferrovia que cortasse, em seu percurso, pequenas plantações de sertanejos, cultivadas com artifícios rústicos e de comercialização ínfima.

Também notamos que não ocorria de maneira isolada as ações que buscavam incorporar o sertão e suas zonas produtivas a orbitas de poder distantes, assim os planos ferroviários iriam se destinar – preferencialmente – àquelas vilas formadas a partir da confluência e entroncamento de caminhos ligados à cultura do gado, sendo os lugares mais dinâmicos chamados de Boca de Sertão, cuja função urbana se pautava por centralizar atividades comerciais, principalmente as feiras livres e do gado, e ainda eram responsáveis pelo intermédio do contato da população sertaneja com os pontos no litoral pelos quais as mercadorias do sertão eram exportadas (AZEVEDO, 1992).

A essencialidade na utilização da perspectiva das cidades Bocas de Sertão se faz por considerá-la pertinente para os estudos no âmbito da geografia histórica, sobretudo nas questões ferroviárias. Como salienta Maia (2017, p. 27-28), essa nomenclatura “é encontrada nos escritos sobre as cidades brasileiras, no período colonial, para designar as vilas que surgiram afastadas da orla litorânea a partir do século XVII”, logo, as vias férreas apareceriam a partir de meados dos Oitocentos, justamente para interligar os pontos produtivos e dinâmicos do sertão aos portos litorâneos. É o caso cearense.

Conforme exemplifica Aroldo de Azevedo (1992):

poderemos considerar como *bocas do sertão*, verdadeiras balizas do povoamento, as seguintes vilas do setecentismo: Lajes, Castro, Itapeva, Porto Feliz, Mogi-Mirim, Campanha, Itapeverica (antigo arraial de São Bento do Tamanduá), Pitangui, Serro, Minas Novas, Jacobina, Senhor do Bonfim, Crato, Viçosa do Ceará e Monção (p. 41. Grifos do autor).

No processo de modernização territorial cearense, o Crato emerge como a cidade Boca de Sertão que seria utilizada como objetivo a ser alcançado pelos trilhos que partiriam de Fortaleza.

Fundada por frades capuchinhos a partir do aldeamento indígena, em 1762, a então Missão do Miranda, dois anos depois, foi elevada à categoria de Vila Real do Crato²⁴ (FARIAS FILHO, 2007), e, ao chegar na segunda metade do século XIX, integrava o conjunto de vilas e cidades constituídas enquanto Bocas de Sertão, um dos pontos comerciais mais dinâmicos a partir da sua feira, que atraía semanalmente pessoas de toda região do Cariri, no extremo sul cearense, assim como das províncias vizinhas, Pernambuco e Paraíba (CORTEZ, 2008).

As Bocas de Sertão eram então interligadas por caminhos precários, configurados desde as rotas de colonização, nos quais, no século XIX, era transportada a produção sertaneja – cereais, fumo, as “drogas do sertão” e, de forma particular, o algodão. Eram esses caminhos que, após 1870, passariam a contar com vias férreas partindo de pontos no litoral, avançando e integrando o sertão à lógica capitalista emergente.

Quanto à produção agrícola sertaneja, é preciso ponderar que, para se justificar a necessidade da ferrovia ir até o sertão, era necessário que este, apesar de infringido por todos os termos pejorativos supracitados, ofertasse algum potencial, principalmente que pudesse apresentar retorno financeiro para as empresas ou mesmo o Estado que efetivamente assumisse a missão de financiar a ferrovia. Sendo assim, no Ceará, o percurso ferroviário sairia de Fortaleza, a capital dotada de todo aparato necessário para comercialização e exportação do que viesse do sertão; também atingiria, no primeiro trecho, as serras de Pacatuba e Baturité, que, até o Convênio de Taubaté²⁵, produzia e exportava café em quantidades consideráveis; passaria por todo sertão cearense produtor de algodão e, por fim, chegaria no Crato – a Boca de Sertão da região do Cariri²⁶.

Em resumo, a imagem do sertão a ser construída era dúbia: ao tempo que demonstrava um atraso, também era um lugar que dispunha de potencial para desenvolvimento econômico. Nas palavras de Maia (2017, p. 6), essas cidades localizadas no semiárido brasileiro, no qual prevaleciam longos períodos de estiagem, “atribuiu-lhe a denominação que permanece até os

²⁴ A denominação de Vila Real estava relacionada à tendência identificada por Azevedo (1992, p. 67) no século XVIII na denominação dos lugares em referência a figuras da monarquia lusitana: as Vilas Reais, *Vila del Rei*, Vila da Rainha, Vila do Príncipe, Vila do Infante, Vila da Princesa.

²⁵ Convênio celebrado em 1906 pelos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais que, dentre outras coisas, fixou um preço mínimo para a saca de café, negociaram um empréstimo externo no valor de 15 milhões de libras esterlinas para custear a compra de café pelos governos estaduais, ainda criou a caixa de conversão, um fundo para a estabilização do câmbio, e, o que mais atingiu os demais estados produtores de café, a imposição de uma taxa proibitiva, que impedia o surgimento de novas plantações. Ver mais em: <História do café: Desde o Convênio de Taubaté - 1906 a 2006. 2006. Disponível em: <https://revistacafeicultura.com.br/index.php?tipo=ler&mat=6510>. Acesso em: 21 mar. 2020.>

²⁶ Mais adiante, no Mapa 03, expomos esse trajeto ferroviário.

dias atuais de ‘Sertão’. Dessa forma, as ferrovias ao serem instaladas revelam uma contradição: do moderno, do novo, do técnico com o que se manifestava como mais arcaico: a fome, a miséria, a seca, o flagelo”. Nesses termos, a solução redentora para o sertão cearense, cujos ideais e planos provinham da capital litorânea, era:

[...] ligar as fertilissimas zonas do centro aos principaes portos da provincia por meio de um systema bem combinado de viação.

A região do Cariry, os terrenos que acompanham a serra Grande, a serra de Baturité, a de Uruburetama, em geral todas as pequenas serras disseminadas pela provincia, são de uma fecundidade admiravel; produzem abundantemente a cana, o algodão, o café, excellente fumo, e toda a qualidade de cereaes.

Mas no entanto, apesar d'esta conhecida uberidade, a produção, absolutamente fallando, é mesquinha.

E porque ?

Por uma razão bem simples.

Aquellas regiões demoram a consideravel distancia dos portos mais frequentados da provincia. (Relatório do Presidente da Província do Ceará de 1864, p. 39-40).

A problemática das estradas e caminhos cearense no século XIX estava atrelada à base produtiva da província alicerçada na cultura do gado, mediante a qual, inicialmente, em função da delimitação em Carta Régia de 1701, a criação deveria se distanciar para uma faixa de no mínimo dez léguas das produções de cana-de-açúcar. A expansão da cultura do gado se deu a partir da farta disposição de terras, nas quais “[...] dada a natureza dos pastos do sertão nordestino, a carga que suportavam essas terras era extremamente baixa. Daí a rapidez com que os rebanhos penetraram no interior” (FURTADO, 1980, p. 58).

De início, a relação da expansão do gado com a da cana se deu na dimensão de complementaridade entre as culturas produtivas; como afirma Moreira (2018, p. 20), essa expansão da pecuária se dá junto da pequena lavoura, “[...] uma atividade de suprimento de meios de subsistência para as fazendas de cana e para as cidades”. Nesse sentido, os circuitos produtivos menores agiam como suporte aos maiores, configurando uma dinâmica interna entre as culturas produtivas litorâneas e sertanejas. O objetivo da pequena lavoura não seria o mercado agroexportador, mas possibilitar uma “ampla interatividade na dinâmica interterritorial-colonial” (*Ibid.*, p. 20).

No entanto, sobretudo na segunda metade do século XVIII, a cultura pecuária sertaneja adquire maior autonomia em relação à produção canavieira da zona da mata. De forma que a carne do gado e seus derivados (a carne seca, peles e couros, por exemplo) passaram a ser exportados pelos principais portos, entre eles os cearenses de Aracati e Fortaleza, e só encontrariam seu declínio com a ocorrência da seca de 1790 a 1793, a chamada Grande Seca,

que dizimou os rebanhos por todo sertão e demarcou um período de transição da base produtiva para o algodão²⁷ (JUCÁ NETO, 2007; ASSIS, 2011; CÂNDIDO 2014).

Dito isso, a rede urbana, ou melhor, os primórdios de uma rede urbana cearense herdada do período colonial e que eram matérias de discussão nesse momento haviam se conformado a partir da relação entre a Igreja e o Estado Português, de modo que, à primeira, cabia o trabalho de ordenamento da “população indígena que resistia à expansão do criatório”, enquanto que o segundo era responsável por garantir, a partir da fundação das vilas, “a possibilidade de capitalização em torno da atividade comercial da pecuária” (JUCÁ NETO, 2012, p. 134). Essas expedições de “povoamento” providas da Casa da Torre na Bahia, que adentraram o sertão pelas margens do rio São Francisco, chegando até o Ceará, eram compostas sobretudo por vaqueiros e posseiros. Relata Andrade (1973):

Esta luta difícil em um meio hostil contra selvagens belicosos, assim como a defesa das reses deixadas nos currais como verdadeiros marcos do avanço do movimento povoador, eram feitas pelos vaqueiros, muitas vezes escravos, e por posseiros que, não dispondo de prestígio em Salvador, nem das habilidades necessárias para obterem concessões de terras nos meios palacianos, não conseguiam sesmarias. (p. 180).

No tocante à disposição dos caminhos coloniais que formavam essa rede, esses estavam relacionados às rotas de colonização, assim como da distribuição das sesmarias no Ceará, que entre os anos de 1683 e 1730 havia proporcionado, segundo Reis (2015, p. 41), “a aglomeração de terras concedidas ao longo de rios”²⁸. Ademais, no Mapa 02, pode-se averiguar como os primórdios da rede urbana cearense encontravam-se relacionados aos caminhos do gado, dispostos da seguinte maneira:

²⁷ Assim o Senador Pompeu se referiu a esse evento: “A seca, que abrange o período de 1790-1793, chamada seca grande, que em algumas partes durou três anos, em outras, quatro anos, foi a que deixou mais tradições tristes na província. [...] Os rios e fontes secaram e algumas ribeiras ficaram completamente assoladas [...] pereceram à fome e à sede os animais domésticos e as feras silvestres dos sertões. Muitas pessoas, famílias inteiras, que não puderam a tempo emigrar, eram encontradas mortas pelos caminhos e casas. [...] A seca matou quase todo o gado da capitania; de sorte que, quando choveu em 1793, os que puderam, foram ao Piauí ver semente de gado, para começarem de novo a criação.” (BRASIL, 1877, p. 22, 23 e 24).

²⁸ Azevedo (1992, p. 60) reforça essa questão da relação entre os cursos d’água e a fundação das vilas brasileiras ao afirmar que, “Para um país tão extenso, como o nosso, com uma população tão rarefeita, desde logo se tomou vital o problema da *facilidade das comunicações*; daí a localização de aglomerados urbanos nas vias naturais de passagem e ao longo dos precários caminhos da era colonial, que as tropas de burros, em penosas e longas caminhadas, sabiam bem aproveitar. Por isso mesmo, os caminhos coloniais constituíram a espinha dorsal da rede urbana, quer se dirigissem do litoral para os sertões do Nordeste ou para a Chapada Diamantina, quer procurassem atingir as áreas mineradoras de Minas Gerais, Goiás ou Mato Grosso, quer demandassem as regiões meridionais. Foram os *pousos de viajantes*, em consequência, o tipo mais comum de embriões de cidades em largo período de nossa vida colonial e, até mesmo, ao tempo do Império, o que lhes valeu o lugar de destaque que ocupam no relato da maioria dos viajantes estrangeiros do século XIX” (Grifos do autor).

Mapa 02 – Caminhos das boiadas na província do Ceará



É por essas estradas que a produção agrícola das serras e sertão cearense havia de ser escoada. Nas serras de Pacatuba e Baturité, cerca de 100 km de distância de Fortaleza, produzia-se o café e, conforme o Mapa 02, o ponto 6 identificado por “Baturité” não estava interligado ou próximo a qualquer grande caminho de boiada, logo o que havia de circular dali para a capital, ou o inverso, havia de ser feito por caminhos bem menores e em condições piores que as estradas de boiadas. O Jornal O Cearense publicava, em 5 de novembro de 1865, sobre a safra do café em Baturité: “Chove copiosamente, e a safra futura de café se á espantosa, não haverá meio de transportal-a á essa capital” e prosseguia denunciando as condições desses caminhos que interligavam Baturité ao porto em Fortaleza:

Eu desejava que de toda a provincia concorressem meios de transportes para o Baturité; que por todo o sertão soubessem que para o anno os fretes estavam á 8\$ e 10\$000 por carga, que estaremos na grandeza etc. etc. Quando teremos uma estrada de ferro, ou ao menos uma estrada nivelada para carros? (Jornal O Cearense, 5 de novembro de 1869).

Enquanto que no ponto 23 do mesmo mapa, localizando Quixeramobim no sertão central, onde se cultivava o algodão em maior abundância, o problema era ainda mais grave. Haja visto que as opções de escoamento da produção, por estradas, de boiadas se faziam ainda mais remotas, ficando, no entremeio de Sobral, as margens do rio Acaraú ao norte (mais de 200 quilômetros de distância) ou seguindo ao sudeste, rumo à Estrada Geral do Jaguaribe (pontilhado verde), distante cerca de 150 quilômetros.

É justamente pela Estrada Geral do Jaguaribe que a produção da região do Cariri, além do algodão, principalmente a cana-de-açúcar e outros cereais que em sua maioria eram comercializados na feira do Crato, era escoada. A cidade, identificada pelo ponto 21 do Mapa 02, recebia grande fluxo de mercadorias e pessoas, estando no entroncamento de duas importantes estradas que ligavam o Ceará à então província da Parahyba, estrada Crato-Piancó, e também, a partir da estrada Crato-Oeiras, ligando-se ao Piauí.

Ao tempo que a interligação da capital Fortaleza com o Crato se dava principalmente pela Estrada Geral do Jaguaribe, na qual, após passar por Russas, Cachoeira e Icó, adentrava a região do Cariri por Lavras, Missão Velha, para, por fim, atingir o Crato. Esse percurso de 739,2 km era “o caminho do gado, das mercadorias e dos viajantes, o que tornava o escoamento da produção e dos gêneros cultivados no Cariri uma tarefa árdua e praticamente inviável” (CORTEZ, 2008, p.32).

Ao reclamar das condições das vias cearenses em 1862, o presidente da Província José Bento da Cunha Figueiredo demonstra que essa era uma questão que também incomodava o poder público. No Relatório daquele ano, são descritas as condições das estradas que interligavam a Estrada Geral do Jaguaribe de Icó até o Crato. Dizia que, apesar de dispor de duas estradas que serviam de saída “aos productos do fertilíssimo solo do Cariry e da serra do Araripe”, ambas apresentavam condições bastante deterioradas, sendo que

Uma d’ellas, ladeando a margem do rio salgado, é chamada da ribeira e torna-se intransitável na estação invernososa pelas innundações do rio que cobrem as planícies. A outra, não evitando senão em parte os inconvenientes da primeira, atravessa na ultima metade de sua extensão um terreno muito acidentado e escabroso” (Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Ceará, 1862, p. 37)

Na descrição das condições das duas estradas que interligavam dois importantes centros do sul da província cearense do século XIX, Icó e Crato, o presidente aponta que, para além das características topográficas dos terrenos pelos quais os caminhos atravessavam, as condições climáticas também influenciavam no tráfego dessas vias. Quando se leva em consideração que as condições ambientais do Cariri cearense se distinguem do restante do sertão, problemas acarretados por inundações nos períodos chuvosos eram comuns, principalmente entre os meses de dezembro a março. Essa era uma questão que importunou os que almejavam por melhores condições de circulação no Ceará desde os caminhos do gado até a própria ferrovia.

Sob essas condições de escoamento e circulação que o Ceará apresentava ao longo do século XIX, junto das crescentes cifras da produção agrícola (principalmente o algodão após 1860), justificou-se a necessidade de uma intervenção, via estrada de ferro, para solucionar essa problemática. Foram três os projetos ferroviários, justamente compreendendo as áreas que acima afirmamos como problemáticas: ao norte, na região de Acaraú, margeando o rio de mesmo nome indo até Ipú; ao leste, na proposta ferroviária que interligaria Aracati ao Crato, seguindo o curso do Rio Jaguaribe; e, por fim, o percurso que ligaria Fortaleza ao Crato, cruzando o sertão cearense. Esses projetos se encontram expostos no Mapa 03.

Mapa 03 – Projetos ferroviários cearenses no século XIX



Essas ferrovias viriam justamente enquanto contraponto às condições de dependência da natureza, tanto para o estabelecimento, quanto para o tráfego nas vias que se constituíram no período colonial (a ideia de compressão espaço-tempo tratada no capítulo anterior). O projeto representado e defendido pela burguesia interessada na estrada de ferro minimizava a importância dos antigos caminhos coloniais e, para alçar o progresso, era necessário se distanciar, pelo domínio técnico, do que se configurava natural, na medida em que, se “os navios derivam com as correntes da água e do vento, os transportes terrestres sofrem com as irregularidades do terreno e são determinados pela força física dos animais. A força a vapor coloca a energia mecânica em oposição às forças naturais” (LESSA, 1993, p. 22-23). Logo, a subjugação às forças da natureza das necessidades de circulação fundamental ao capital “significava atraso, na ótica de homens que entendiam o progresso nos moldes europeus ocidentais” (CORTEZ, 2015, p. 61).

O progresso representado pelo caminho ferroviário viria com o intuito de se distanciar dessa perspectiva natural acarretadora de dependência, ou, para usarmos os termos de Santos (2006), do meio natural no qual “as técnicas e o trabalho se casavam com as dádivas da natureza, com a qual se relacionavam sem outra mediação” (p. 157). Logo, romper com isso era necessário, já que “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” (CORTEZ, 2015, p. 61).

Quando acima afirmamos que era necessário transformar o Ceará para que entrasse de modo mais incisivo no circuito da produção global, a partir da expansão capitalista sobre o sertão, essa transformação foi iniciada com alterações na base produtiva da província, da cultura do gado para o cultivo do algodão. Foi essa transformação que expôs ainda mais as precárias condições de comunicação, circulação e deslocamento no Ceará oitocentista, acarretando nos planos ferroviários expostos no Mapa 03.

Dos três projetos apresentados, somente o plano de Fortaleza ao Crato (pontilhado vermelho) saíria do papel, o conflito entre as duas propostas que tinham como interesse cruzar o sertão e atingir o Crato no vale do Cariri, revelam uma disputa entre a burguesia cearense que se dividia entre Fortaleza e Aracati (ASSIS, 2011). Apesar de não aprofundarmos essa questão, em seguida discutiremos o porquê do projeto que deu origem à Estrada de Ferro de Baturité ser efetivado em detrimento dos demais. Para tal, é necessário que compreendamos o papel da

cultura algodoeira nesse processo, assim como a articulação do Senador Pompeu e seu grupo político.

As cifras da produção de algodão na década de 1860 revelam o que, concordando com Assis (2011), entendemos enquanto momento marcante da transformação da base produtiva do Ceará. Movimento que marca o ponto de inflexão para esse avanço do Capital estrangeiro que, mais do que beneficiado com os produtos exportados, terá uma entrada incisiva no território cearense, com o barateamento no escoamento da principal mercadoria (o algodão) e no fornecimento de todo material para construção e tráfego da ferrovia, que se já daria na década seguinte, 1870.

No encaminhamento para o final do século XIX, a produção de algodão aumentava conquanto o cenário mundial apontasse para um crescimento nas exportações do principal produto cearense, a burguesia fortalezense se movimentava internamente e, em aproximação com nomes importantes do Poder Central, reclamava nos mais diversos meios sobre as condições das estradas na província e a necessidade de uma ferrovia para o Ceará. De modo que o cenário estava posto: o terreno sertanejo parecia apto para se plantar o ferro dos trilhos e, em tese, faltava apenas o adubo capitalista para que o progresso florescesse na província.

2.2 A constituição da Companhia Cearense da Via-férrea de Baturité e uma centralidade econômica a se resolver

“Quanto á nós, obsescuros obreiros, iniciadores desta obra futura, que sem medir talvez bastante toda a dificuldade da empresa, metemos a ella nossos frageis hombros, restar-nos-ha a doce satisfação, se conseguirmos nalisal-a até o mudesto ponto, á que nos propomos, de haveremos lançado a semente d’arvore que abrigará com sua frondoza ramagem o extenso solo da povincia; e de podermos dizer na magnifica linguagem de Burke – que não passamos inuteis sobre a terra que nos viu nascer; que tambem conduusimos nossa pedra ao templo de civilisação que os nossos vindouros elevarão mais alto para a gloria e prosperidade de nossa povincia.”

Senador Pompeu em discurso na inauguração das obras da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza a 20 de janeiro de 1872²⁹.

A ferrovia cearense deixa de ser um “devaneio de poeta” a partir de 1865, quando foi publicado o aceite da construção e requisitado, por parte do Poder Central, que, além do envio

²⁹ Jornal Pedro II, 23 de janeiro de 1872.

do projeto e justificativa, os interessados na obra considerassem “a possibilidade de formação de uma companhia ou associação de capitaes, que emprehenda a construção de uma Via Ferrea” (Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, de 15 de agosto de 1865). No entanto, apesar do requerimento, ainda levariam mais cinco anos após o Aviso para que os planos de papel fossem transformados em ferro assentado sobre a terra.

O marco efetivo para a instalação da ferrovia se daria com a constituição da S.A. Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité (CCVB) em 25 de julho de 1870. Na “Synopsis Histórica da Estrada de Ferro de Baturité”, elaborada pelo então Engenheiro Diretor-Chefe, Ernesto Antônio Lassance Cunha, em 1882, é relatada a criação da companhia na década anterior:

Uma companhia para construção dessa Estrada com o capital inicial de R\$ 800.000\$000 e a garantia de juros a 6% ao anno sobre a importância despendida na construção da 1ª secção que comprehendia a zona entre a Capital e Pacatuba e mais o ramal de Maranguape na extensão de 40 kilometros (CUNHA, 1882, p. 2 *apud* FERREIRA, 1989, p. 34).

O primeiro trecho, ao qual se referiu Lassance Cunha, é do mesmo ano de constituição da CCVB, sendo firmado entre a Companhia e o Governo Provincial, sob aprovação da Assembleia com a Resolução de nº 1332. Logo em seguida, em 1871, é iniciada a venda de ações da CCVB (FERREIRA, 1989), cujo Decreto Imperial número 4780, que regulamentava essas vendas, expunha em seu 2º artigo os nomes dos personagens que estavam à frente da Companhia e, conseqüentemente, do projeto de domínio a partir da via férrea naquele período.

Art. 2º A' companhia ficam pertencendo todos os direitos e privilegios, que aos contractantes, Senador Thomaz Pompêo de Souza Brasil, Dr. Gonçalo Baptista Vieira, Coronel Joaquim da Cunha Freire, negociante Henrique Brockleurst e Dr. José Pompêo de Albuquerque Cavalcanti, foram concedidos em o dito contracto, bem como pela Lei Provincial do Ceará nº 1332 de 11 de Outubro de 1870. (BRASIL, 1871, p. 483)

O primeiro citado é o Senador Pompeu, a figura central e o maior representante da classe senhorial fortalezense. Padre, professor de História e Geografia, Diretor do Liceu do Ceará, e, enquanto intelectual de sua classe, escritor de Compêndios de geografia utilizados pelo Colégio Pedro II. Politicamente, Pompeu foi o responsável pela aproximação com figuras centrais do Império, como João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, o Visconde de Sinimbu de quem se tornara amigo íntimo (Sinimbu chegou a presidir o Conselho de Ministros e foi Secretário de Estado dos Negocios d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas entre 1878-

1880). Além do cargo no senado de caráter vitalício, era o líder do Partido Liberal na província e notório colaborador do Jornal “O Cearense”, o grande meio difusor das ideias do partido e, também, dos interesses da classe ligada a Pompeu, dentre eles, a Estrada de Ferro de Baturité. Em suma, Pompeu foi o que bem sintetizou Sousa Neto (2018): um geógrafo do poder no Império do Brasil.

Já Gonçalo Baptista Vieira, o Barão de Aquiraz (título dado em 1871), foi deputado da Assembleia Geral e Vice-presidente da província, em 1877, pelo Partido Conservador³⁰, segundo o Dicionário Bio-bibliográfico Cearense (1980), elaborado pelo Barão de Studart. Além do corpo político representado pelo Senador Pompeu e o Barão de Aquiraz, o contrato também trazia a participação de comerciantes/negociantes, sendo eles o Coronel Joaquim da Cunha Freire, o Barão de Ibiapaba, e o inglês Henrique Brockleurst, “comerciante em Fortaleza com contato nas praças de Liverpool por ser sócio representante da R. Singleburst & Co. no Ceará” (ASSIS, 2011, p. 107).

Finalmente, a Companhia também contava com o engenheiro José Pompêo de Albuquerque Cavalcanti, bacharelado em Matemática pela Escola Central de Engenharia do Rio de Janeiro e representante da província cearense na Câmara dos Deputados entre 1881 e 1885, que, exercendo papel de intelectual, publicou, em 1888, a obra “Chorographia da provincia do Ceará: o Ceará em 1887”³¹.

Em outro trecho do discurso com o qual iniciamos esse tópico, proferido na cerimônia que marcou o início das obras do primeiro trecho ferroviário, em 20 de janeiro de 1872, o Senador Pompeu atribuía a fundação da CCVB a um esforço patriótico:

[...] Parecia difficil e quasi incrivel que n’uma terra, onde os capitaes são rasos e caros, se conseguisse organizar uma companhia para uma empresa, cujos resultados immediatos podem prever-se, mas não demonstrar-se. E todavia o patriotismo venceu a difficuldade. Patriotismo, sim, porque convem não esquecer, que por mais vantajosa que para o futuro possa ser esta empresa sob o ponto de vista mercantil, presentemente ella é filha do sincero desejo de dotar a provincia deste grande beneficio, de que esperamos, gosarão seus habitantes. (jornal Pedro II, 23 de janeiro de 1872).

Além dos esforços “patrióticos” na conformação de capitais para a fundação da empresa que daria início às obras, o próprio Senador Pompeu reconhecia a importância do

³⁰ Assim, para que a ferrovia cearense saísse do papel, o artifício da conciliação também se fez presente. Liberais e conservadores se unem frente à demanda capitalista por melhorias na circulação e assumem o projeto na província.

³¹ CAVALCANTI, José Pompêo de Albuquerque. Chorographia da provincia do Ceará: o Ceará em 1887. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888. 321 p. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/221728>.

Estado e sua imbricação direta com a ferrovia, no mesmo discurso dizia que, “Graças á coadjuvação d’assembléa provincial garantido premio do capital da primeira secção, a empresa se acha habilitada á dar começo á suas obras” (*Ibid.*). Logo, a CCVB representava um esforço particular da burguesia fortalezense, mas sobretudo sua articulação com o poder local para que seus planos saíssem do papel.

Especificamente quanto ao Plano ferroviário que havia sido autorizado e que sairia do papel naquele momento, de Fortaleza ao Crato, esse foi assinado pelo engenheiro Zozimo Barroso, nascido em 1839, em Aracati, e bacharel em Sciencias Physicas e Mathematicas pela antiga Escola Central do Rio de Janeiro, onde formou-se em 1862, e atuou de engenheiro civil sócio correspondente do Instituto do Ceará, além de membro da Associação dos Engenheiros Civis de Londres. O outro engenheiro assinante do projeto era José Pompeu Cavalcante que também bacharelou-se em Matemática pela Escola Central do Rio de Janeiro; e, finalmente, o representante comercial, John Foster. O plano denominado “Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato” contava com o seguinte trajeto exposto no Mapa 04:

Mapa 04 – Projeto Ferroviário “Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato”



Fonte: Assis (2011). Adaptado pelo autor.

O primeiro trecho dessa linha férrea correspondia à Linha Central proposta também pelo engenheiro Zozimo Barroso em outro plano de 1865³². Essa linha corresponderia ao trajeto de Fortaleza rumo à serra de Baturité, cuja rota já havia sido objeto de preocupação por parte do governo provincial ao questionar se no “leito da actual estrada seria possível o assentamento de trilhos, e – si a empresa poderia ser tomada sem outro interesse que os lucros da estrada” (Relatório do Presidente da Província do Ceará de 1868, p. 13). No entanto, uma mudança estrutural seria proposta nesse trajeto: que o mesmo não se restringisse às serras onde se cultivava o café e que adentrasse o sertão cearense até atingir o sul da província na região do Cariri, mais especificamente na cidade do Crato.

Esse interesse de adentrar o sertão pode ser atestado nas palavras do Senador Pompeu, no início das obras: “nesses 16 á 18 mezes contam os ver a locomotiva percorrer daqui á cidade de Maranguape e villa da Pacatuba. Mas isso não será mais que o tronco da grande arteria de viação da provincia, que terá de ramificar-se por toda ella, e que chegará um dia ao valle do Carirí, esse rico Oasis do sertão do Brazil” (Jornal Pedro II, 23 de janeiro 1872). Ademais, nessa mesma ocasião, Pompeu revela a faceta ideológica à qual nos referimos, que seria o alinhamento dos interesses da burguesia fortalezense aos da Corte Imperial – uma possível “integração” nacional. Nesse caso, a ferrovia, após atingir a região do Cariri, deveria estender um braço (Pontilhado roxo do Mapa 04) até o rio São Francisco:

[...] terá de ligar-se a linha central, que partindo do campo de Santa Anna na côrte atravez das provincias, do Rio, Minas, Bahia e Pernambuco virá realizar a comunicação interior de todo o norte ao sul do Brazil, firmando por esse élo de ferro ainda mais a união do império, que todos os bons brasileiros devem desejar para a felicidade da patria (jornal Pedro II, 23 de janeiro de 1872)

Nesse contexto, quando atribuímos esse caráter de alinhamento aos interesses do Poder Central como uma faceta ideológica do projeto, o fazemos quando observamos que, na realidade, a instalação ferroviária cearense dizia respeito à uma disputa interna (ASSIS, 2011). De forma que, a partir dos nomes supracitados e do trajeto escolhido para sair do papel, que partia de Fortaleza rumo ao Crato, podemos apontar que a construção da EFB naquele momento colocaria fim numa disputa intraclasse ocorrida na década anterior, 1860, entre a burguesia de Fortaleza e de Aracati.

³² A descrição do grande sistema de viação proposto por Zozimo estava apresentada no Relatório do Presidente da Província do Ceará, Rodrigues Pereira, de 10 de junho de 1865.

Essa disputa tem origem a partir das disposições das estradas coloniais que direcionavam os fluxos de mercadorias, pessoas e de informações para a praça comercial de Aracati que, por questões ambientais, apresentava melhores condições portuárias; ao tempo que, se economicamente as vias herdadas do período colonial direcionavam os fluxos do sertão para Aracati (conforme demonstrado no Mapa 02), estava em Fortaleza o núcleo político da província e foram justamente os personagens fundadores da CCVB que partiram para a disputa do controle e domínio sobre o sertão a partir da instalação da ferrovia.

Esse cenário supracitado é identificado principalmente na década de 1860, por essa marcar, ao mesmo tempo, a ascensão das cifras de exportação do algodão cearense e as frequentes reclamações denunciando as precárias condições das estradas na província, que culminaria com a apresentação de projetos ferroviários para resolver essas questões (Mapa 03). Em resumo: quais rotas coloniais seriam substituídas pelos imponentes caminhos de ferro e qual ponto no litoral para exportação dessa produção haveria de ser servido pela ferrovia.

No tocante à exportação do algodão, fator determinante foi a Guerra Civil Americana (1861-1865) que, como uma de suas consequências, provocou a diminuição do fornecimento do algodão norte-americano para a Europa e um aumento da participação dos produtores de algodão brasileiros na atenuação desse *déficit*. Assim Singer (1974) sintetizou esse cenário:

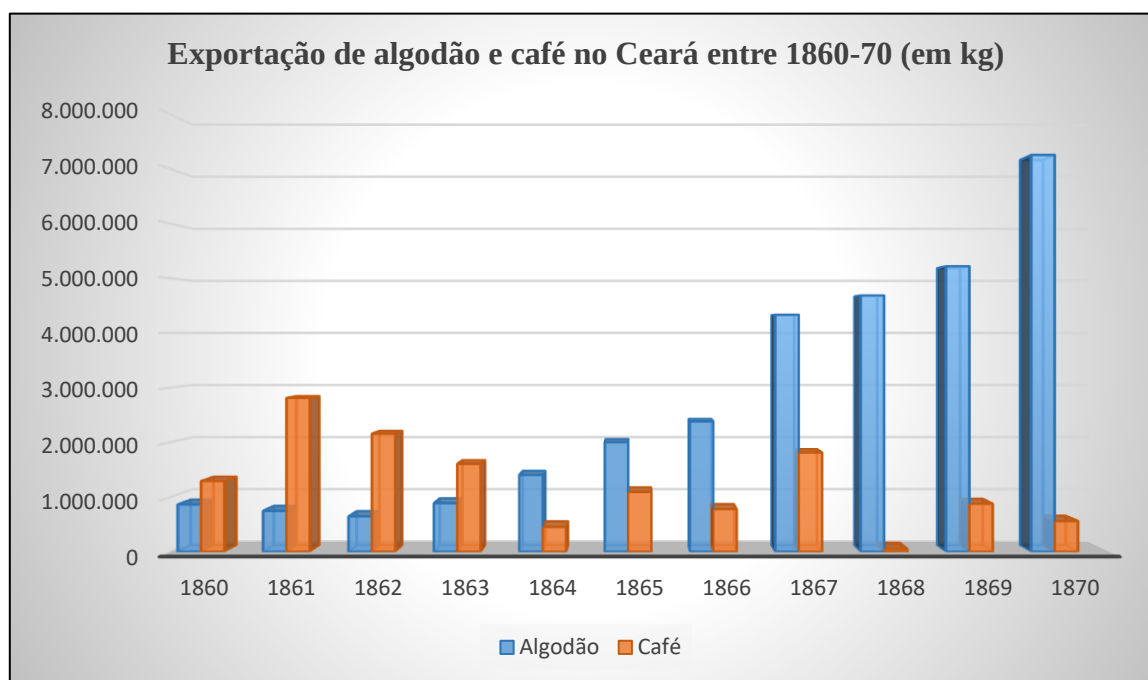
Durante a Guerra da Secessão, porém, o Norte bloqueou o Sul [nos EUA] e as exportações de algodão americano para a Europa cessaram. Produziu-se então terrível crise na indústria têxtil européia, sobretudo na Inglaterra, onde a “Fome de Algodão” ocasionou o fechamento das usinas e enorme desemprego. A oportunidade não deixou de ser aproveitada pelos demais competidores e o Brasil viu a renda anual de suas exportações de algodão subir da média de £630 000 em 1851/60 para £2 740 000 na década seguinte. Em 1861/70, o algodão foi de novo o segundo produto de nossa pauta, voltando com 18,3% a alcançar quase a mesma participação que tivera em 1821/30. (p. 559).

Ademais, parte significativa dessa produção que se destinaria ao Velho Mundo para abastecer as emergentes indústrias têxteis se encontrava no Nordeste. Os montantes produzidos nessa região

[...] crescem e conquanto os principais produtores fossem o Maranhão e o Pernambuco, o Ceará acompanhou a mesma dinâmica em termos de efeitos da evolução do mercado externo no que refere à sua produção e exportação [...] É exatamente nas fases de corte do fornecimento norte-americano que ocorrem os auge da exportação cearense. (LIMA JÚNIOR, 2014, p.26)

Sendo que, no Ceará, a produção do algodão abarcava municípios serranos, sertanejos e até a própria capital naquele período³³. Quando observamos as cifras referentes à essa produção na segunda metade do século XIX, notamos, no intervalo de 1860-70, justamente no período da Guerra norte-americana, o aumento na exportação desse gênero pelos portos cearenses crescerem exponencialmente. Vejamos no Gráfico 04:

Gráfico 04 – Exportação de algodão e café no Ceará entre 1860-1870



Fonte: Assis (2011, p. 38). Adaptado pelo autor

É possível observar, a partir do gráfico, o expressivo aumento das exportações do algodão, partindo de 863.479 kg em 1860, para 7.253.893 kg em 1870 – crescendo 88,1% em dez anos. Ao mesmo tempo que o café assiste seu declínio, passando de 1.293.300 kg em 1860, para 560.283 kg em 1870 – uma queda de 56,6% no mesmo período. As diferenças nas cifras de produção do algodão e do café se dão, também, devido às condições ambientais da então província. Andrade (1973, p. 193), ao demonstrar o potencial da cultura cafeeira no Ceará, também assinalou as limitações espaciais (as serras úmidas): “Serras como a de Ibiapaba, de Meruoca, de Baturité, da Baixa Verde e o próprio Cariri cearense tornaram-se, por vários anos,

³³ Lia-se no Relatório de 1863: “os municípios que mais se cultivava algodão são os de Maranguape, Fortaleza, Imperatriz, Santa Cruz, Aracaty, Baturité, Meruoca, Serra Grande e Crato” (Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Ceará, 1863, p.45-46).

grandes produtores. Não somente abasteciam a região, como Ceará e Pernambuco tornaram-se exportadores do produto”.

O Relatório do Presidente da Província de 1862 (p. 46) é bastante sintomático dessa diferenciação ambiental cearense, inclusive entre as serras úmidas, no que concerne ao plantio de café. Dessas, apesar da província contar com seiscentas fazendas para esse cultivo, 140 estavam no município de Maranguape e Pacatuba, outras 240 em Baturité e Aracape, representando 63,3%, enquanto que apenas 3,5% (numericamente vinte e uma fazendas) estavam nos municípios de Crato e Barbalha, na região do Cariri cearense. E, nesse sentido, demonstra-se que as cifras cafeeiras em território cearense enfrentavam dificuldades de se expandir, ao mesmo tempo em que a cultura algodoeira encontrava, literalmente, muito mais terreno para ser desenvolvida ao longo de todo o sertão provinciano.

Se a cultura cafeeira reduzia-se às serras, o algodão se espraiava pelo sertão cearense, facilitando seu cultivo que, dentre outras vantagens, carecia de pouca mão-de-obra, sendo que muitas vezes uma única família cuidava de plantações relativamente grandes. Cabe assinalar que a plantação do tipo familiar em detrimento da mão-de-obra escravizada se deu essencialmente devido aos ciclos vegetativos do algodão, cuja dinâmica deixaria os escravizados “grande parte do ano sem ter o que fazer, sem produzir o suficiente para a sua manutenção e que nos períodos de seca seriam vendidos a preços ínfimos para outras regiões ou morreriam de inanição” (ANDRADE, 1973, p. 194).

Dito isso, é justamente o crescimento da cultura algodoeira que atijou e movimentou a burguesia cearense para a necessidade de uma ferrovia na província. O café não foi deixado de lado, mas perdeu espaço diante dos avolumados ganhos que o algodão trazia para os comerciantes. O Relatório do Presidente da Província de 1868 é enfático: “Dos generos especialmente cultivados, ou explorados, foram sempre em escala ascendente o algodão, a carnaúba e a borracha; o café e o assucar tem variado, parecendo que este vai decadente.” (Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Ceará de 1868, p. 37).

Se a produção algodoeira aumenta, consequentemente o fluxo nas estradas do sertão rumo aos portos também acompanhava esse crescimento. Na mesma medida, as reclamações, quanto às condições desses caminhos, passavam a ser assunto recorrente nos Relatórios dos Presidentes da Província. Em 1864, o então Presidente provincial Lafayette Rodrigues Pereira, do Partido Liberal, ao vislumbrar a necessidade de uma ferrovia para o território cearense, sintetiza os dois aspectos fundamentais para se compreender a expansão capitalista em território

sertanejo rumo às cidades Bocas de Sertão: as condições de escoamento e a produção agrícola.

Dizia ele:

Não ha boas estradas, não ha transportes commodos e baratos. A condução dos generos em costas de animaes e por caminhos invios absorve todos os lucros da produção. D'ahi uma consequencia: o agricultor restringe o seu trabalho aos limites do consumo das localidades, e consagra á inercia o tempo que lhe sobra. Nada de mais natural. (Relatório do Presidente da Província do Ceará de 1864, p. 39-40).

Além das estradas sertanejas que dividiam o escoamento da produção entre Fortaleza e Aracati, outro aspecto da centralidade dividida a ser resolvida pela ferrovia estava posto nas Casas Comerciais atuantes no Ceará do século XIX. A exemplo dessa divisão, a Casa Comercial *Theodore Boris & Frères* foi fundada em 1869 pelos irmãos Alphonse e Theodore Boris, provindos de uma família de comerciantes de cavalos da cidade francesa de Chambrey, instalada na capital Fortaleza justamente no período do aumento nas exportações cearenses. Para Monteiro (1994, p. 113), a escolha dos irmãos em instalar uma casa comercial na capital cearense se dava por ser “uma província de menos importância no conjunto do Império”, logo as chances de investir e lucrar nesses lugares poderia “favorecer os recém-chegados ao mercado, numa época em que o Ceará estreitava sua articulação ao comércio internacional.”

Dois anos após a fundação da Casa Comercial, os irmãos retornam à França e a *Theodore Boris & Frères* é fechada. Todavia, em 1872, em Paris, esses mesmos fundam, a partir de uma sociedade entre os irmãos, a *Boris Frères*, sendo a matriz na capital francesa e a filial na capital cearense. A atuação dessa Casa se daria não só na exportação das matérias-primas cearenses, mas também na importação de artigos manufaturados europeus, possibilitado graças ao processo de “integração da economia cearense à Divisão Internacional do Trabalho, [onde] a riqueza aí gerada potencializava uma parcela da população, ainda que restrita, como mercado consumidor dos artigos franceses, sobretudo aqueles de ‘luxo’, que tão especialmente os caracterizavam” (*Ibid.*, p. 112).

A estrutura dessas Casas era exuberante e imponente na composição da morfologia urbana de Fortaleza na época. Na Figura 03, pode-se observar parte do prédio da *Casa Boris* no início do século XX.

Figura 03 – Fotografia da Casa Boris em Fortaleza em 1910



Fonte: Inventariança da extinta RFFSA.

Outras casas comerciais atuantes na província cearense no mesmo período, citadas por Monteiro (1994), são a *Weill & Cia*, instalada na capital; *Gradvohl Freres*, que foi inicialmente alocada em Aracati e depois transferida para Fortaleza; e as casas de *George Jacob*, *Gustave Habisreutinger*; e mais tarde a Casa de *Brurmschiveiberg*, instaladas em Aracati.

A partir dessas casas comerciais, é possível perceber a divisão entre as praças comerciais de Fortaleza e Aracati, uma divisão territorial sobre o controle do que no sertão era produzido (e do que chegava do exterior), em suma: a economia cearense estava dividida e sob disputa. Monteiro (1994, p. 114-115) caracteriza bem essa condição ao afirmar que Aracati exercia uma atração sobre as casas que se instalavam na província e, “embora estivesse em curso o processo de hegemonia de Fortaleza, aquela cidade continuou sendo um pólo comercial importante, reforçado nos anos 60 e parte dos 70 [do século XIX], quando drenou para o litoral a produção de algodão do vale do rio Jaguaribe”.

No que tange às casas comerciais, é importante ressaltar que, além das casas francesas, o capital inglês também já circulava na província cearense, inclusive, antecedendo o francês. A *Singlehurst & Co.*, que ficou conhecida como Casa Inglesa, remonta a 1811 sua fundação. Ademais, a Casa Inglesa apresentava um aspecto que a colocava em vantagemem relação às outras, era “proprietária da Red Cross Line of Mail Steamers, uma das duas companhias de navegação a vapor que estabeleceram as primeiras linhas regulares ligando o Ceará à Europa na década de 1870” (*Ibid*, p. 115).

Dessa forma, é possível compreender o papel dos estrangeiros durante o processo de transformação na base produtiva cearense na segunda metade do séc. XIX. Sendo eles, também, personagens interessados no desenrolar que se daria com a disputa entre as burguesias de Fortaleza e Aracati pelo caminho férreo a ser construído que, em ambos os projetos, tinham o Crato na região do Cariri como destino (Mapa 03).

De modo que uma coisa era consenso: triunfaria nessa disputa os que conseguissem, a partir de uma via férrea, lançar domínio sobre os pontos produtores espraçados pelo sertão cearense. Não à toa, o jornal *Pedro II* anunciava no dia 8 de julho de 1873: “Quem fizer uma estrada de ferro, fará o Ceará. A maior glória que um cearense poderá ambicionar, é dotar a sua terra de melhoramento tamanho”³⁴.

E foi o Senador Pompeu e seu grupo político-econômico os vencedores dessa disputa, ao conseguir, conforme vimos, a autorização para construção da ferrovia, assim como a constituição da CCVB, que, a partir de 1871, iniciaria suas atividades na implementação dos trilhos de Fortaleza rumo a Pacatuba, o primeiro trecho a ser construído. Em Ofício datado de 20 de setembro daquele ano, a diretoria da Companhia informava aos seus acionistas sobre a aprovação da garantia de juros³⁵:

A Directoria da Companhia da via-ferrea de Baturité, tem a honra de transmitir a V. S.^a a copia da lei n. 1421 de 9 de setembro do corrente anno, concendendo a garantia de juros de 6 por cento para o capital de 800 contos destinados á 1.^a secção da via-ferrea, a qual termina na Pacatuba com a extensão de 25 milhas inglezas. (Oficio da

³⁴ Texto replicado vinte dias depois, pelo Diário do Rio de Janeiro, e também pelo Jornal do Commercio, no dia 4 de janeiro de 1874, sendo todos esses meios com sede na então capital imperial.

³⁵ A Garantia de Juros foi implementada com a Lei número 641, de 26 de junho de 1852. Trata-se do primeiro esforço de amparo burocrático do Estado brasileiro para atrair os empreendimentos ferroviários, no qual seriam dadas as condições iniciais para que o capital nacional e internacional investisse em obras de infraestrutura no Império. Esse retorno de lucro garantido possibilitava que, além dos capitais internos, os investidores externos enxergassem o território brasileiro como apto a se implantar os trilhos. Em termos numéricos, o retorno nos juros garantido nos investimentos seria de no mínimo 5%, conforme lia-se no Parágrafo 6º do Artigo 1º da referida Lei, além de zona de privilégio com trinta quilômetros ou cinco léguas para cada margem da estrada.

Diretoria da Companhia Cearense de Via Ferrea de Baturite sobre a concessão de garantia de juros, 1871, p.1).

Dessa forma, aprovado o privilégio e a garantia de juros para a construção da ferrovia, vendida as ações e contraído o empréstimo para a CCVB, foram dados os primeiros passos para se assentar os trilhos. Em 14 de agosto de 1872, em Fortaleza, ocorreu a primeira reunião ordinária da assembleia geral dos acionistas da CCVB; o diretor da Companhia, o Senador Pompeu, em sua fala, relatou sobre os estudos técnicos já realizados e as obras iniciadas. Além disso, informa os presentes sobre as encomendas que haviam sido importadas da Inglaterra por intermédio dos correspondentes da *R. Singlehurst & C^a*:

Os objectos importados até hoje consistem:
 No material destinado ao serviço do leito da estrada, a saber, trilhos portateis, wagons, carros de mão, e ferramentas:
 Instrumentos de engenharia:
 Fio electrico, e aparelhos completos para o telegrapho na primeira secção:
 Objectos para escriptorio; livros e conhecimentos, etc. para o serviço de trafego.
 Cal e cimento em quantidade sufficiente para as obras d'arte:
 Uma officina com machina a vapor para o serviço de ferreiro e carpinteiro, tudo adaptado as necessidades da construcção e dos trafego.
 Todas estas encommendas importam em lbs. 5:103,06, inclusive o material fixo de subsecção da capital á Arronches, o qual mandamos substituir. (BRASIL, 1872, p. 2-3).

É importante, a partir desse relato, observar que, para além do material que já suporíamos que havia de ser importado – material para construção, fixo e rodante³⁶, assim como as próprias locomotivas –, importava-se também livros, cal, cimento e outros objetos, como fios e ferramentas básicas para o serviço. Essas importações, desde objetos extremamente complexos até os mais simples e de uso corriqueiro, demonstram tamanha dependência que as obras tinham de mercadorias estrangeiras para enviar ao estrangeiro as mercadorias cearenses. Logo, observamos que somente as obras da ferrovia já conformariam na criação de um mercado.

Em resumo, a ferrovia que começava a ser construída fora planejada por engenheiros formados na Escola Central de Engenharia do Rio de Janeiro, sob o respaldo de um intelectualismo europeizado (no qual muitas vezes esses iam até o Velho Continente realizar

³⁶ Por materiais fixos para as ferrovias, compreende-se: “trilhos e acessórios, estrutura metálica de pontes e viadutos, elementos para a sinalização e material telegráfico”, ao tempo que o material rodante é composto além das locomotivas por “carros (para passageiros) e vagões (para cargas)”. Cechin (1978) ainda calcula que “um quilômetro de via férrea consome entre 45 e 70 toneladas de ferro, de acordo com o peso linear em trilhos e acessórios” (p. 47). Os dormentes também comporiam o material fixo, no entanto esses apresentavam um desgaste muito mais acentuado e recorrentemente eram substituídos; calculava-se a duração desses na EFB em cerca de cinco anos, sendo os dormentes dessa via com 2 metros de comprimento, 0,16m de largura e 0,14 de altura, suportando o peso de até 28 toneladas (PICANÇO, 1891, p. 298-299).

formações complementares); os materiais para a construção provinham da Inglaterra e o que quer que se planejasse e almejasse fazer dependeria de acordos com o poder centralizado no Rio de Janeiro. Em suma, à população em geral da província cabia o trabalho manual que consistia em tornar realidade o que havia no papel planejado por cabeças cariocas de inspiração europeia em ferro inglês assentado no chão cearense.

Quanto ao início das obras, Ferreira (1989, p. 32) afirma que “os primeiros trilhos do trecho: Fortaleza-Parangaba (então Arronches) foram assentados a 1º de julho de 1873, circulando um mês depois a primeira locomotiva do Ceará: a ‘Fortaleza’”, contudo, o Senador Pompeu (1872, p. 2) revela em sua fala que essas obras já haviam iniciado mais de um ano antes, mais precisamente “em 20 de janeiro último teve lugar a inauguração das obras da via-ferrea na secção da capital a Pacatuba”. Esse trecho compreendia a estação Arronches, citada por Ferreira (1989), inaugurada em 29 de novembro de 1873. A estação (Figura 04) demarcava um trecho cuja distância da capital era de 7,280 km com bilhete da passagem ao custo de 500 réis em 1873, conforme pode-se ver na Figura 05, em um cartaz da CCVB informando valores e o fluxo de trens naquele momento.

Figura 04 – Estação original de Arronches no início do séc. XX (atual Parangaba)



Fonte: Inventariança da extinta RFFSA.

Figura 05 – Cartaz com os horários dos trens entre Fortaleza e Arronches de 1873

VIA-FERREA DE BATURITÉ

HORARIO

DE SEGUNDA A SEXTA-FEIRA

CAPITAL PARA ARRONCHES

Trem as 7 horas da manhã
" " 5 " " tarde

ARRONCHES PARA A CAPITAL

Trem as 8 1/2 horas da manhã
" " 6 1/2 " " tarde

SABBADO

CAPITAL PARA ARRONCHES

Trem as 7 horas da manhã
" " 10 " " " "
" " 3 " " " "
" " 5 " " " "

ARRONCHES PARA A CAPITAL

Trem as 8 1/2 horas da manhã
" " 10 1/2 " " " "
" " 3 1/2 " " " "
" " 6 1/2 " " " "

DOMINGOS E DIAS SANCTIFICADOS

CAPITAL PARA ARRONCHES

Trem as 7 horas da manhã
" " 8 " " " "
" " 9 " " " "
" " 4 " " " " tarde
" " 5 " " " " "
" " 6 " " " " "
" " 7 " " " " " noite
" " 8 " " " " "
" " 9 " " " " "

ARRONCHES PARA A CAPITAL

Trem as 7 1/2 horas da manhã
" " 8 1/2 " " " "
" " 9 1/2 " " " "
" " 4 1/2 " " " " tarde
" " 5 1/2 " " " " "
" " 6 1/2 " " " " "
" " 7 1/2 " " " " " noite
" " 8 1/2 " " " " "
" " 9 1/2 " " " " "

Escriptorio da Companhia Cearense da via ferrea de Baturité 9 de dezembro de 1873.

José Pompeu de Albuquerque Cavalcante,
Director Secretario.

BIBLIOTHECA NACIONAL
SECCAO MANUSCRITOS
RIO DE JANEIRO

Fonte: Manuscritos da Fundação Biblioteca Nacional (2020).

O fim da construção do primeiro trecho deu-se somente em 9 de janeiro de 1876, com a inauguração da estação na cidade de Pacatuba. A estrutura dessa apresentava um aspecto mais elaborado em estilo eclético e de maior porte, como é possível se observar na imagem abaixo (Figura 06), pois, ao contrário da estação de Arronches, nessa seria despachado o café produzido nas serras circunvizinhas (Pacatuba e Baturité) e assim comportaria um maior fluxo de mercadorias.

Figura 06 – Estação de Pacatuba



Fonte: Inventariança da extinta RFFSA.

Após apresentarmos uma noção geral dos personagens e condições da fundação da Companhia e a resolução da centralidade dividida no Ceará, os anos iniciais das obras e as primeiras estações inauguradas, cabe-nos agora a atenção para um fato de suma relevância para nossa discussão. Mesmo com as obras iniciadas em janeiro de 1872, partindo de Fortaleza e alcançado Pacatuba em 1876, o contrato firmado entre a Companhia e o Governo Provincial em 1870 sofreu uma alteração em 1874.

Essa modificação contratual foi fundamental para que se tornasse cada vez mais próximo da realidade o desejo da burguesia fortalezense, de que a via férrea não se restringisse

à interligação entre as serras produtoras de café com a capital, de modo que era necessário lançar domínio sobre as zonas produtoras de algodão que estavam espreiadas pelo sertão provinciano, chegando até o Crato.

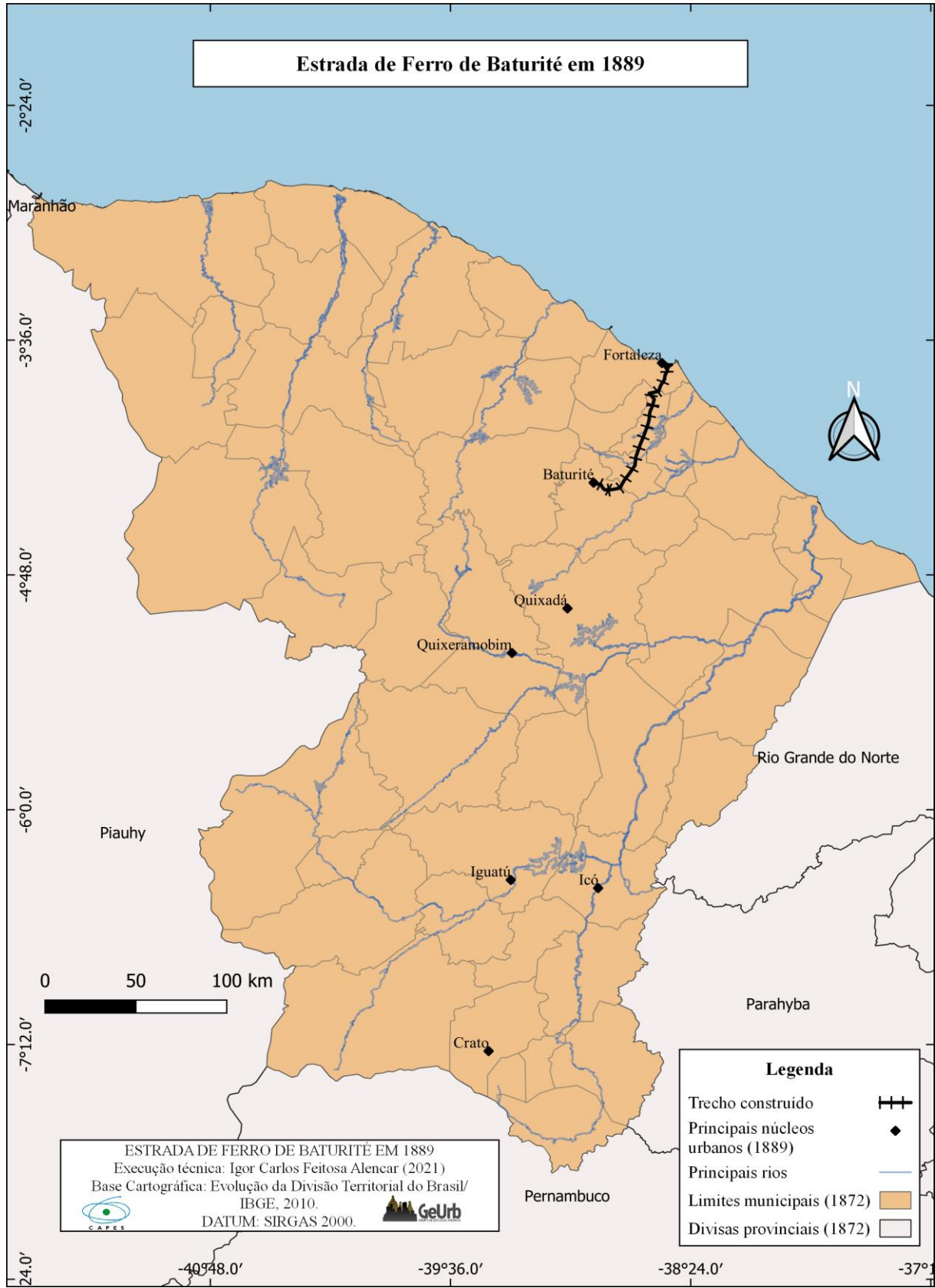
A alteração no contrato entre a CCVB e o Governo Imperial, em 1874, “sob a administração do Presidente bacharel Francisco Teixeira de Sá, ampliou o privilégio dos concessionários assentindo no prolongamento da linha até a fronteira da província, nas regiões do Araripe, extremo Sul do Ceará” (MEMÓRIA 1923, p. 16 *apud* FERREIRA, 1989, p. 32-33). Com essa alteração, estava garantido, em tese, que a ferrovia chegaria ao Cariri, que os trilhos interligariam diretamente Fortaleza ao Crato e colocaria fim ou pelo menos dificultaria imensamente o intercâmbio de mercadorias das cidades do interior da província com a praça comercial de Aracati.

Havia animação na burguesia fortalezense com as inaugurações dos primeiros trechos, em meados da década de 1870, e a assinatura do contrato para os demais. No entanto, os anos de “boas chuvas” que antecederam a construção da ferrovia e possibilitaram um acúmulo de capital, ainda que relativamente baixo, seria interrompido pela seca que se iniciou em 1877 e se prolongaria até 1879. Essa seca decretaria o fim da Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité ao suprimir os ganhos dessa burguesia que “ficou inteiramente descapitalizada, sem condições de prosseguir com o seu projeto e sem também poder pagar o serviço da dívida que contraíra com o Banco do Brasil” (VASCONCELOS NETO, 2018, p. 95).

A seca ainda instaurou uma crise social diante do número de flagelados que se encontrariam despostos de meio de sobrevivência, obrigando o Estado Imperial a assumir a administração da ferrovia e as obras de prolongamento entre 1878 e 1889 (aprofundaremos essa questão no Capítulo 3). Sendo assim, em 02 de fevereiro de 1882, inaugurou-se a estação em Baturité, concluindo o trajeto “original” da ferrovia, perfazendo 111,200km³⁷, a um “custo de 6 519:244\$814, correspondendo a 58:626\$000 por quilómetro. A referida extensão se conserva inalterada até 1889, e a exploração do tráfego apresentou constantes saldos, com a única exceção do ano de 1885” (COIMBRA, 1974, p. 120). Esse cenário pode ser observado no Mapa 05.

³⁷ Em 1884, a linha em tráfego de Baturité à Fortaleza contava com quinze locomotivas, das quais duas do modelo *Fives Lille* de fabricação francesa. Tal modelo era bastante comum nas ferrovias nordestinas, sobretudo na Estrada de Ferro Central de Pernambuco que chegou a trafegar com vinte e três locomotivas *Five Lille* (GUIMARÃES, 1993).

Mapa 05 – Estrada de Ferro de Baturité em 1889



Fonte: elaborado pelo autor.

Se, ao encampar a ferrovia, em 1878, em decorrência da crise climática, o Estado resolveria os problemas quanto ao prolongamento da EFB rumo ao Crato, dez anos mais tarde, em 1889, a crise viria de dentro do próprio Estado ao ser proclamada a República. Como esse fato atinge a questão ferroviária no Brasil e repercute na classe política cearense, assim como seus planos de levar os trens sertão adentro, é o que veremos a seguir.

2.3 A política ferroviária republicana e os arrendamentos da Estrada de Ferro de Baturité

“Pelo futuro da Patria, pelo bem estar do Ceará sejamos todos um”

Jornal O Cearense, 22 de novembro de 1889.

Dois eventos no findar do século XIX teriam consequências políticas, sociais e econômicas para todo o país, o processo abolitivo da escravidão, em 1888, e a proclamação da República, em 1889. Em que pese ao primeiro, processo ocorrido no Ceará quatro anos antes, em março de 1884, a então província de base produtiva alicerçada na cultura do gado e depois algodoeira apresentava quantidades “pouco expressivas” de mão-de-obra escravizada no trabalho em currais e até nas plantações de cana-de-açúcar (restrita a algumas zonas úmidas, como no caso da região do Cariri). Logo, esse processo abolitivo “não trouxe problemas a estas micro-áreas açucareiras, onde a cana-de-açúcar foi o produto mais importante, mas nunca chegou a tornar-se monocultura” (ANDRADE, 1973, p. 193).

Na realidade, somadas as condições produtivas que exigiam pouca participação escravizada em comparação com a cultura canavieira da zona da mata, o evento em terras cearenses ideologicamente “sacralizou o feito abolicionista dando lugar a um passado de vitória dos cearenses que ocuparam a dianteira da liberdade no Brasil, na condição de primeira província a abolir a escravidão.” (NASCIMENTO, 2018, p. 15).

Quanto ao segundo evento, o historiador José Murilo de Carvalho introduz seu livro *“Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi”* explicando de onde surgira o termo que intitula a obra, sendo o adjetivo “bestializados” uma referência à reação e participação popular no evento que simbolicamente deu início ao período republicano

brasileiro; sendo o termo empregado pelo jornalista Aristides Lobo³⁸ na carta ao Diário Popular de São Paulo, em 18 de novembro de 1889.

Quanto à participação popular nesse evento, mais do que analisar se a mesma foi passiva, entendeu-se de fato o que ocorria, se imaginava que se tratava de um desfile militar ou algo do tipo, como mesmo diz Carvalho (2010), o que mais nos importa efetivamente é “o fato de que um observador participante e interessado tenha percebido a participação do povo dessa maneira; interessa-nos o fato de que três dias após a proclamação este observador já tenha percebido e confessado o pecado original do novo regime” (p. 9).

Sendo assim, se, de um lado, a população em geral ficou escamoteada no evento da proclamação do regime que se instaurava, por consequência, uma parcela das pessoas, aquelas que tinham influência ou estavam diretamente imbricadas ao poder centralizado do antigo regime cujo “corpo nem havia esfriado”, continuava em posições privilegiadas – agora sob novas vestes: em 1889, “a Monarquia sucumbe diante da República e a conformação estadista do Brasil ganha novas cores com velhas tintas” (SOUSA NETO, 2018, p. 16).

Na procura por outras reações, de outros personagens e em outros lugares, no caso a classe política cearense sobre esse acontecimento, buscamos como se havia noticiado a ascensão do novo regime no jornal O Cearense, principal meio difusor dos ideais do Partido Liberal (que ocupava a presidência da província desde 1886), aquele cujo Senador Pompeu – nesse momento já finado há uma década – havia se colocado à frente, na defesa dos interesses da burguesia fortalezense, dentre os quais, que a Estrada de Ferro de Baturité chegasse ao Crato.

Uma das condições que possibilitou que os planos ferroviários dessa classe saíssem do papel e tomassem a província na década de 1870 foi justamente a proximidade de figuras dessa classe junto ao Poder Central do Segundo Reinado. Dessa forma, se havia um rearranjo na política nacional naquele momento, perguntamos: Como essa classe se comportaria? Como se daria a continuidade dos seus planos?

Assim, se o jornalista Aristides Lobo demorou três dias para atestar o pecado original do novo regime frente à reação popular bestializada, a burguesia cearense, no caso os liberais que estavam à frente do poder, nada tinham de bestializados. Prova disso é que o jornal que apresentava sua capa em 15 de novembro de 1889, ou seja, data da proclamação da República, o título e subtítulo que estampava desde 1846: “O Cearense – órgão do Partido Liberal”, sete

³⁸ Membro da “Geração de 1870”, a qual tratamos no Capítulo 1.

dias após, em 22 de novembro, trazia sob as mesmas letras garrafais: “O Cearense – órgão Republicano”³⁹.

E o primeiro artigo dessa edição anunciava, sob o título “A NOVA ERA”, como havia ocorrido a transição do regime monárquico para o republicano, inclusive, atribuindo a esse evento uma naturalidade nos acontecimentos e reações, de modo que o antigo regime: “desaparece sem ruído, naturalmente, si assim pôde denominar-se a rapidez vertiginosa da evolução.” (Jornal O Cearense, 22 de novembro de 1889). Segue ainda no mesmo texto conclamando a população tanto no sentido de reconhecimento do novo regime, como na necessidade da união nessa “nova era”, na qual, “quebrado os velhos moldes, a era nova necessita de elementos para fortificar-se. A memória não nos dá facto igual na historia dos povos; uma republica sahida da monarchia em horas, sem abalos, sem lucta, parece ser facto virgem” (*Ibid.*).

Após reprodução do telegrama circular do dia 18 de novembro que tratava tanto da proclamação como da instauração do Governo Provisório, logo em seguida, em outro artigo na mesma edição, intitulado “O advento da Republica”, novamente se insistiu na naturalidade dos fatos e na calma que marcou a transição, de modo a reforçar que não havia nada a temer no novo regime e, assim, não havia porque não ser reconhecido como legítimo: “o telegrapho communica a proclamação da republica, e o Paiz a acceita sem protestos, a duvidas da celeridade do facto, sorpreso e calmo.” (*Ibid.*).

Por fim, nessa edição, noticia-se o “Auto de installação do governo provisorio do Estado do Ceará – Republica Brasileira”, sob o qual, um dia após a proclamação na capital federal, durante um comício em Fortaleza, a classe política do agora estado reconheceu o novo regime e sua legitimidade. Dizia a notícia que “em comicio patriotico, proclamaram bem e legitimamente instuido o governo provisorio installado na capital do paiz sob a presidencia do senhor marechal Manoel Deodoro da Fonsceca, ao qual adheriram, proclamaram a provincia do Ceará – Estado da Republica Brasileira” (*Ibid.*).

Portanto, reconhecido o novo regime pela classe política, essa iria buscar junto ao poder republicano a continuação nas obras que haviam sido iniciadas na monarquia, entre elas,

³⁹ Mesmo se tratando de um jornal ligado ao Partido Liberal que, conforme vimos no Capítulo 1, configurava majoritariamente um partido de oposição na política nacional, esse mesmo atuava imerso na ordem imperial. Em outros termos, por mais que críticos à monarquia, a proposta Liberal, diferente do Partido Republicano, apontava na perspectiva de reformas dentro da estrutura imperial, inclusive no facilitamento do acesso de quadros desse partido nas instituições centrais do regime que nesse momento findava-se.

a Estrada de Ferro de Baturité que seguia rumo ao Crato. No entanto, apesar de aparentemente natural e tranquila, a mudança de regime acarretaria transformações políticas e econômicas que poderiam colocar em risco principalmente questões que vinculassem símbolos e imagens que, por sua vez, remetessem ao período monárquico, como é o caso das ferrovias⁴⁰.

Para Camelo Filho (2000), toda essa naturalização na transição, conforme demonstramos, não passava de aparência, principalmente para o setor ferroviário, de modo que a instauração da República, além de implicar uma crise política no país, deu-se em meio a uma crise econômica mundial, capitaneada pela Inglaterra, agravada nos anos seguintes à proclamação, com ênfase em 1890 e 1891, reduzindo no primeiro ano

para 970 mil libras os investimentos externos, e no ano seguinte não se verificou o registro de qualquer empresa instalando-se no Brasil. É verdade que as políticas internas influíram nessa redução mas, por outro lado, a crise econômica externa foi determinante. Até este período o setor ferroviário representava parcela significativa dos investimentos externos e reduziu sua participação para 20% destes, outros setores da economia brasileira tomam-se mais atraentes para o capital externo, como as companhias de seguros, navegação e serviços básicos. Outro dado importante é que neste período ocorreu uma redução (relativa) do capital inglês investido no Brasil e aumentou a participação de investimentos de outros países. (CAMELO FILHO, 2000, p. 114).

Dessa forma, em um primeiro momento, apesar da crise política interna e econômica externa que atingia diretamente o setor ferroviário brasileiro, foi garantido à EFB, pelo poder republicano, a continuação do trecho que iria até Quixeramobim. Haja visto que esse já dispunha de estudos aprovados e, ainda, pelo caráter de socorro público que recaía sobre essa obra⁴¹. Com esses recursos liberados, foram iniciados os trechos a partir de Quixadá rumo a Quixeramobim, sendo essa estação inaugurada em 1894, e, após isso, nos deparamos com mais um período de paralisação no prolongamento da ferrovia para o sul do estado.

Contudo, a continuação dessas obras já previstas e com estudos aprovados, como foi o caso da EFB até o trecho de Quixeramobim, só podem ser entendidas como ações isoladas

⁴⁰ Esse fato pode ser observado na alteração do nome da Estrada de Ferro Dom Pedro II (datada de 1855) para Estrada de Ferro Central do Brasil, sete dias após a ascensão da República, em 22 de novembro de 1889. Além disso, houve incentivos para alterar nomes de praças e ruas que faziam alusão à membros da monarquia, e principalmente à encomenda de novos símbolos republicanos: uma bandeira (apresentada em 19 de novembro de 1889) e um hino – cuja comissão chefiada por Aristides Lobo, instituída em 22 de novembro de 1889, organizou um concurso oficial para escolha do novo hino brasileiro. Ver mais em < TERENCE, Gabriela; FUENTES, André; HOSHINO, Alexandre. A República e seus símbolos. Veja. São Paulo. Nov. 2016. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/especiais/a-republica-e-seus-simbolos/>. Acesso em: 14 abr. 2021.>

⁴¹ A Lei Nº 26 de 30 de dezembro de 1891, que fixou a despesa geral, ou seja, o orçamento do Governo Federal para o ano de 1892, concedeu a algumas ferrovias “Creditos especiaes - sendo: 2.000:000\$ para o prologamento da Estrada de Ferro Central; 3.000:000\$ idem, idem, de Porto Alegre a Urugayana; 1.500:000\$ idem, idem, de Baturité” (BRASIL, 1891).

dentro da política ferroviária que se constitui naquele momento. Em outros termos, identificamos, no início do período republicano, mudanças na política ferroviária brasileira, e o primeiro projeto que apontava essa alteração fora elaborado em 1890, organizando um plano de viação federal.

Nesses termos, o Decreto de número 159, de 15 de janeiro de 1890, em seu Art. 1, nomeou uma comissão de cinco pessoas para estudar e organizar, no menor prazo possível, um plano geral de viação⁴². O plano elaborado a partir das disposições desse decreto foi apresentado em novembro do mesmo ano e ficou conhecido como “O Plano de 1890”, que havia sido proposto pela comissão cujos nomeados foram os engenheiros General Jerônimo de Moraes Jardim, enquanto presidente, Álvaro Rodovalho Marcondes dos Reis, como relator, juntamente com Edmundo Busch Varelas, Júlio Horta Barbosa e José Gonçalves de Oliveira.

O primeiro direcionamento apontado pelo Decreto supracitado e que influenciou na proposta do Plano Geral de Viação elaborado por essa comissão era de que “todas as estradas de ferro cuja concessão ficava reservada à União, fariam parte de um plano geral que seria organizado, para servir de base às respectivas concessões” e que essas “seriam de competência exclusiva do Governo Federal” (BRASIL, 1974, p. 81). Sendo assim, a política ferroviária que seria encampada pela República é de, ao contrário da Monarquia, privilegiar a concessão das vias para empresas privadas. Quanto às ferrovias em construção, caberia no Plano de 1890 levar em consideração que as construções dos prolongamentos seriam não mais realizadas pelo Estado, mas por empresas privadas.

Dessa forma, a EFB entraria na política de preparação das vias para arrendamento, visto que, desde 1878, juntamente com Estrada de Ferro de Sobral (EFS), estava encampada pelo Governo Central e consequentemente herdada pela república. Somadas a essas vias, no alvorecer republicano estavam, sob a custódia federal, 3.200 km de linhas férreas em todo o Brasil (CAMELO FILHO, 2000), que, a partir do Plano de 1890, seguiriam as mudanças na política ferroviária que consistia, principalmente, no incentivo ao prolongamento das vias já existentes por meio das concessões privadas. Maia (2015, p. 7) assinala que

Do conjunto de concessões e implementações desde o final do Império às primeiras décadas da República, prevaleciam as ferrovias que interligavam áreas de produção agrícola aos portos. É a partir deste propósito que as ferrovias são expandidas às cidades Bocas de Sertão que, entre o final do século XIX e início do XX, já não se

⁴² Para esse trabalho, o Decreto indicava que a comissão deveria consultar “para isso as memorias, trabalhos, todos os documentos, emfim, que julgar conveniente.” (BRASIL, 1890).

concebia que permanecessem como pousos de tropeiros ou entroncamentos de caminhos. Estas cidades apresentavam considerável dinâmica comercial desencadeada pela distribuição de mercadorias que para ali eram conduzidas e comercializadas, revelando sua importância na ainda escassa rede urbana brasileira no final do século XIX.

Assim, a condição que proporcionou que a EFB saísse do papel no período monárquico garantiria, na era republicana, a sua continuação: o fato de ser uma ferrovia que prioritariamente era encarregada do intercâmbio de mercadorias de zonas produtoras do sertão para o litoral, drenando a produção sertaneja para ser exportada em Fortaleza.

Quanto ao Plano de 1890, no geral, observamos uma continuidade do ideário de “integração” nacional encampado no império, principalmente no Segundo Reinado, ideal que priorizava a interligação das zonas produtoras interioranas aos portos. No geral, utilizava-se, em muitos dos planos, possíveis interligações a partir das bacias hidrográficas com as linhas férreas, de modo a combinar a circulação de trens com a navegação a vapor. A diferença essencial entre a Monarquia e a República no que tange a esse projeto de “integração” é que, se para o primeiro as ferrovias provinciais se integrariam quase que “naturalmente”, o regime republicano já os concebe em grandes redes regionais e a interligação se daria a partir delas.

Especificamente quanto à EFB, a realização da ligação férrea de Fortaleza com a Boca de Sertão do Cariri poderia ser colocada em risco diante do que se delimitava no Plano de 1890, de modo que a integração territorial seria realizada a partir de artérias fluviais de cada região, sendo que a linha denominada Norte-Sul tinha o rio São Francisco como espinha dorsal, para qual as linhas férreas da região deveriam confluir, com a seguinte disposição:

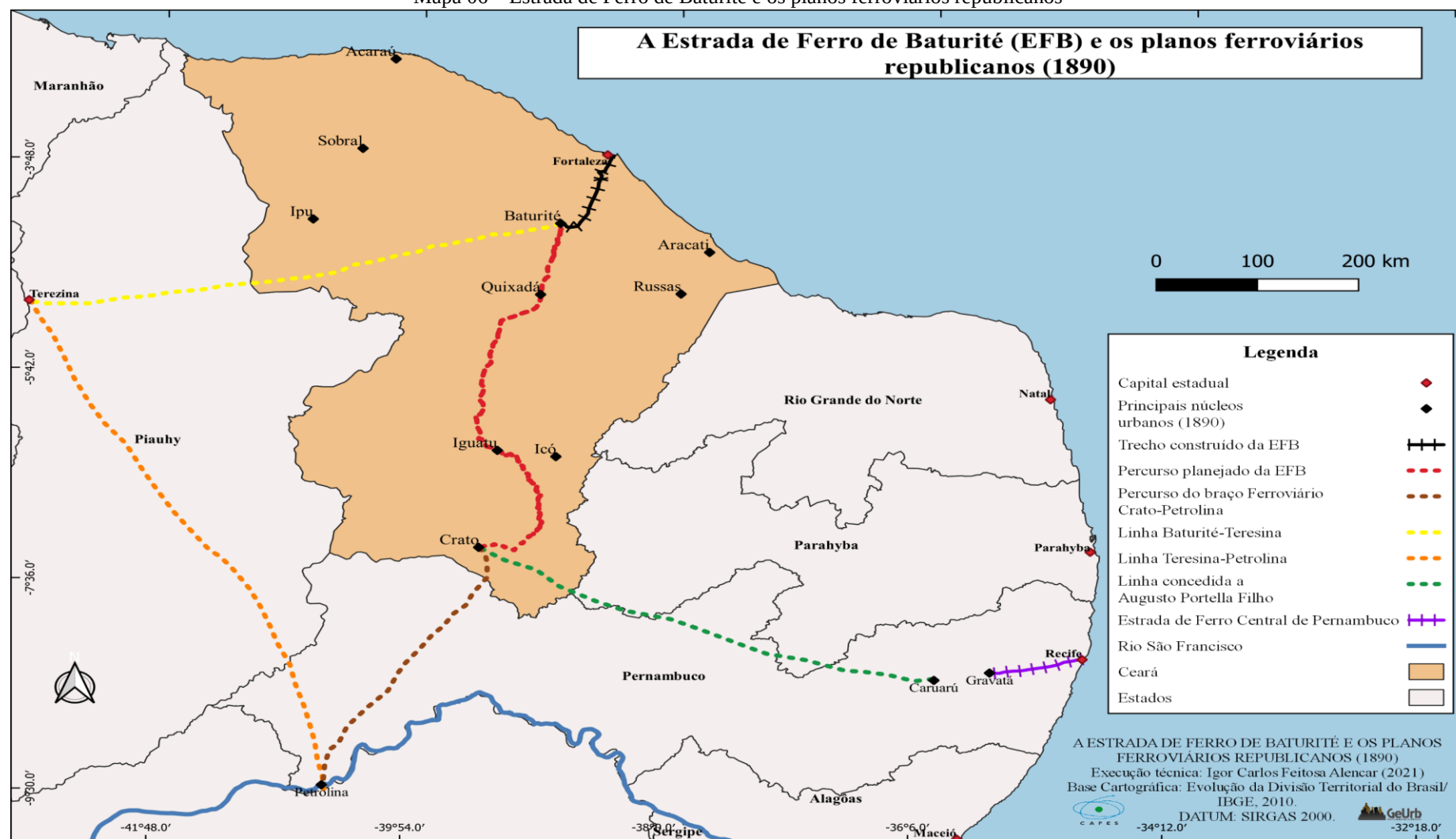
Por ele se ligará com efeito a artéria Este Oeste, com a viação Norte em Petrolina pelo prolongamento da E.F da Bahia a Juazeiro; **pela linha indicada desse ponto à Teresina que receberá em seu percurso o prolongamento da E.F de Fortaleza à Baturité** e o da estrada de Recife a Caruaru, bifurcando-se este último prolongamento em ponto conveniente para tomar direção do extremo Oeste da E.F Paulo Afonso, a fim de estabelecer com o São Francisco comunicações diretas dos Estados de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, cujas vias férreas ficarão ligadas entre si. (BRASIL, 1890/1974, p. 83, grifo nosso)

Para facilitar a visualização das implicações do Plano de 1890 quanto ao prosseguimento do percurso previsto para a EFB, elaboramos o Mapa 06. Se notarmos no trecho em destaque supracitado, havia uma grande alteração no que diz respeito ao prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, essa não mais atingiria o Cariri cearense, conforme o trajeto que se delineava desde 1872, quando as obras tem início (pontilhado vermelho).

Ao mesmo tempo, a perspectiva de interligar o Crato à Petrolina (pontilhado marrom) – justamente o meio que, conforme apontamos anteriormente, a burguesia fortalezense encontrou de alinhar seus interesses ao do então Poder Central no que tange à “integração” nacional, também não mais se realizaria, pois a interligação seria realizada, conforme o referido Plano propunha, a partir de uma conexão entre a linha férrea que já atingia Baturité até Teresina (pontilhado amarelo) e de lá para a cidade às margens do rio São Francisco (pontilhado laranja).

Nesse sentido, o que se observa é que o Plano de 1890 ignorava totalmente os interesses da burguesia cearense, não compreendendo como necessária a interligação de Fortaleza ao sertão, de forma que a última estação inaugurada dessa linha estava em Baturité e dali os trilhos partiriam para Teresina ao invés do Crato. Nesses termos, se de fato o plano saísse do papel, desmantelaria totalmente os interesses que até então guiavam a construção da ferrovia: a necessidade de integrar o sertão e o Cariri cearense à Fortaleza. Vejamos o Mapa 06 no qual sintetizamos as “ameaças” sofridas pelo trajeto original da EFB no limiar do período republicano.

Mapa 06 – Estrada de Ferro de Baturité e os planos ferroviários republicanos



Fonte: Elaborado pelo autor.

Como visualizado acima, se as alterações do Plano de 1890 se tornassem realidade, passados dezessete anos após o início da construção da EFB, a burguesia fortalezense veria por “trilho abaixo” seus planos de domínio sobre o sertão e a região do Cariri cearense por via férrea, assim como a possível interligação com Petrolina, feita a partir do Crato, como já se apontava no período monárquico.

Todavia, esse, assim como uma série de Planos de Viação propostos desde o período monárquico⁴³, não saíam do papel, ainda que, conforme o próprio Ministério de Transportes, ao publicar o documento compilando todos os planos de viação desde o período monárquico, aponte que, sobre o Plano de 1890, apesar de “reconhecida [a] excelência do plano entregue ao Governo em novembro de 1890, este não o tenha levado na devida conta, deixando-o, sem motivo explícito, cair no esquecimento” (BRASIL, 1974, p. 85).

Ainda se tratando dessa perspectiva de planos que ficaram restrito aos papéis, propõe-se também, em 1890, uma ferrovia que partiria de Caruaru-PE para o Crato (pontilhado verde do Mapa 06), de forma a se integrar a Estrada de Ferro Central de Pernambuco que já atingia o município de Gravatá (trilhos roxos). Na realidade, esse não se caracterizaria enquanto um plano propriamente dito, as fontes nos mostram uma concessão de privilégio, dada pelo Decreto de nº 1060 do mesmo ano, que concedia a Augusto Portella Filho o privilégio e garantia de juros de 6% para construção dessa ferrovia com bitola de um metro.

As reações vieram logo em seguida, por parte da classe política cearense, numa reunião em 07 de novembro de 1890, no Club Iracema em Fortaleza, convocada pelo Barão de Aratanha, Confúcio Pamplona, Guilherme Cesar da Rocha, Dr. João da Rocha Moreira e o político muito atuante na região do Cariri quando morou no Crato, João Brígido dos Santos. No evento no qual “compareceram os cidadãos mais importantes desta capital”, decidiram por redigir uma representação junto ao Governo Provisório solicitando “para julgarem sem effeito a pretensão Portella, e mandar prolongar a via férrea do Baturité até o Crato” (Jornal Estado do Ceará, 07 de novembro de 1890). Reproduzimos abaixo trechos selecionados da mensagem redigida pelos ali reunidos.

A via-ferrea, que deve ligar ao litoral os feracissimos municípios do sul deste Estado, é a de Baturité, agora attingindo apenas ao valle de Quixadá. [...] Sede vós como fundador da União brasileira, o guarda dos interesses de cada um. Longe de consentir na anniquilação da riqueza, industria e commercio do Ceará,

⁴³ Os Planos de Viação propostos no período Imperial foram tema de pesquisa de doutoramento de Manoel Fernandes de Sousa Neto. Ver mais em: SOUSA NETO, Manoel Fernandes de; MORAES, Antônio Carlos Robert de. Planos para o império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889). 2004. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

assim ameaçados, prestai-lhe vossos auspícios, para que a via-ferrea de Baturité chegue ao seu termo suprimindo as distancias, que interceptão o seu movimento, e condemnão á inercia mais de um milhão de homens, que estão a desafiar o trabalho.

Conserve se ao Ceará a riquissima região do Araripe, ao contrario do que se pretende, dê se-lhe integralmente a estrada de Buturité para concentrar as suas midades, [ilegível] que de espaço interrompem o seu progresso.

Este appello ao vosso acrysolado patriotismo e grande critério os abaixo assignados subscrevem em nome de toda população cearense solidaria na sustentação desta causa. (Jornal Estado do Ceará em 07 de novembro de 1890).

Apesar de não termos encontrado respostas à mensagem redigida, nem mesmo a confirmação de que a mesma tenha sido enviada ao Governo Federal, o fato é que – para além desse projeto ferroviário de Caruaru ao Crato também não ter saído do papel – o que nos vale é a demonstração de que os interesses que norteavam os projetos de poder da burguesia fortalezense na década de 1860 continuavam em voga e, sendo assim, era essencial para essa classe que a via chegasse ao Crato.

Como vimos nesses casos já apresentados, muitos percalços apareciam, projetos de trajetos distintos, interesses ameaçados e logo em seguida veemente defendidos, de modo que o que observamos é que, se no final da Monarquia tudo parecia encaminhado, ou seja, as coisas se deliberavam de forma a garantir a construção da EFB até o Crato, com o advento da República, por mais que tenha sido ou não tranquila essa transição, tudo havia se desmantelado e, para se alinhar novamente os interesses, era preciso muita articulação entre a classe política do Ceará com o Governo Federal.

O alvorecer republicano, no que tange à política ferroviária, era composto por transformações importantes na forma como se daria continuidade à rede de viação ferroviária brasileira. Uma coisa era certa, a política de “integração” nacional, ainda que uma pretensão gestada no colo do Imperador, teria lugar junto às medalhas na gandola do General que assumira o poder no Governo Provisório.

Para se compreender como a política ferroviária brasileira se deu após 1889 é preciso levar em conta que, dentre as transformações nesse período, Camelo Filho (2000) aponta que a “mais significativa foi a extinção gradual do regime de garantia de juros a partir de 1896”, com isso o “governo encampou e logo em seguida arrendou estradas para empresas privadas através de concorrência pública”, apresentando como principal justificativa de que essas mudanças eram necessárias ao considerar “a garantia de juros [...] danosa às finanças do Estado e estimulava a ineficiência” (p. 116).

Esse cenário que descrevemos de sobreposição de planos e propostas (exposto no Mapa 06) apontava para o fato de que esse rearranjo na política ferroviária custaria um pouco

a ser implementado. A exemplo, já em 1891 é proposto na Câmara Federal um projeto de arrendamento da Estrada de Ferro de Baturité que, apesar de ter sido discutido na sessão de 11 de julho daquele ano, foi rejeitado e arquivado, sob, dentre outras, a justificativa de que, se o Estado a tinha construído até aquele ponto, poderia dar continuidade até o Crato.

Isso pode apontar, também, que a política ferroviária pautada na isenção direta do Estado na construção das ferrovias e entregando-as a concessões privadas era algo ainda centralizado no poder executivo e que não havia sido difundido ou mesmo discutido com os outros poderes da República, muito menos com lideranças locais e regionais.

Nesse sentido, havia uma certa resistência, pelo menos no primeiro momento, às mudanças propostas na política ferroviária. A análise do projeto de arrendamento da EFB, ao qual nos referimos anteriormente, no Parecer nº 7-1891, apresentado na Câmara Federal de elaboração da Comissão de Fazenda e Indústria, composta pelos deputados Astolpho Pio, Bezerril, Antonio Olyntho e Polycarpo Viotti, argumenta pelo arquivamento do projeto pelo fato de que o trecho em tráfego naquele momento, entre Baturité e Fortaleza (com os ramais para o Porto e para Maranguape), estavam em perfeito estado e ainda apresentavam saldos positivos. Acrescenta-se o fato de que a EFB era, naquele momento, uma “das poucas que não pesam com *deficits* no orçamento, deixará de prestar a União e ao Estado do Ceará os rápidos e valiosíssimos serviços a que é destinada por ocasião das seccas, si passar para uma empresa particular” (BRASIL, 1891, p. 318)

A argumentação pelo arquivamento do projeto aponta, dessa forma, que a perspectiva das obras do Estado, assumindo caráter de socorro público durante as secas (como veremos no Capítulo 3), continuava em voga nesse período e era matéria de preocupação do corpo político na capital federal. Outra continuidade que observamos nesse projeto é o afinamento com os interesses da burguesia fortalezense, de modo que, se outros planos, como o Plano 1890, projetava a ligação de Baturité diretamente à Teresina e não ao Crato, nessa proposta de arrendamento analisada, uma das condições apresentadas era de que a empresa que obtivesse a concessão assumiria esse compromisso de levar a ferrovia até a cidade no sopé da chapada do Araripe, no sul do estado.

Rejeitado o projeto de arrendamento, ficou a cargo do Estado naquele momento dar continuidade aos trabalhos de prolongamento da EFB, apesar de apontar na direção contrária às diretrizes almejadas pela nova política ferroviária brasileira, apresentada no ano anterior a essa sessão. Apenas em 1898 se discutiu outro projeto de arrendamento da via, que, enfim, saiu do papel.

Após a ferrovia chegar a Quixeramobim, em 1894, as obras foram paralisadas e assim ficaram até 1898, quando a EFB foi arrendada. Todavia, a forma como se deu essa contratação nos acomete uma ausência de informações precisas acerca de negociações, projetos e propostas sobre esse arrendamento. Mesmo Ferreira (1989), afirma que no período de “1891 a 1910 não nos foi possível localizar referência alguma sobre o destino da EFB rumo ao Sul do Estado e ao Rio São Francisco” (p. 39), apresentando, apenas nesse período citado, a rescisão do contrato, com a empresa Novis & Porto, de arrendamento da ferrovia já em 1909. Enquanto Reis (2015) assinala apenas que no período de 1898 à 1908, sob o arrendamento à empresa Novis & Porto, foi construído o trecho entre Quixeramobim e Ibicuã; logo, houve, ainda no final do século XIX, avanço das obras da ferrovia rumo ao Cariri.

Quando buscamos nos relatórios dos Presidentes do Estado do Ceará na época, de 04 de julho de 1898, encontramos, na mensagem do presidente Antonio Pinto Nogueira Accioly, a reprodução do mesmo texto da Mensagem de 1891, na qual manifestava preocupação com um possível arrendamento da ferrovia diante das possibilidades de secas e a necessidade de socorro público. No entanto, três meses antes da Mensagem de Accioly, havia sido publicado o Decreto Nº 2836 de 17 março 1898, o qual autorizava a contração do arrendamento da Estrada de Ferro de Baturité ao engenheiro Alfredo Novis, por sessenta anos. Das cláusulas mais importantes do contrato, destacamos a obrigação em “prolongar a estrada até Humaytá⁴⁴ dentro do prazo de tres annos”, sendo que o capital empregado na construção do prolongamento era “fixado em 300:000\$000.”; e ainda que, se “o prolongamento não for concluído dentro do prazo de tres annos, ficará de pleno direito resolvido o contracto de arrendamento com os effeitos da clausula XXII⁴⁵” (BRASIL, 1898).

O que verificamos, na realidade, foi o cumprimento desse contrato, sendo inaugurada, em 1900, a estação em Humaytá, posteriormente, em 1907, é entregue a estação Girau, depois renomeada para Piquet Carneiro, e, por fim, no ano de 1908, a ferrovia chega a Ibicuã.

No traçado da Estrada de Ferro de Baturité, após Ibicuã, a ferrovia seguia para o município de Iguatu. Reis (2015) relata que, ainda em 1908, esse trecho é iniciado, todavia, nesse mesmo ano, o contrato é rescindido pelo então Ministro de Viação, Miguel Calmon du Pin e Almeida. Se levarmos em consideração que o contrato estava sendo seguido no

⁴⁴ Humaytá fazia parte do município de Maria Pereira (atual Mombaça), no sertão cearense, quando em 1896 é desmembrada e passa a se chamar Senador Pompeu.

⁴⁵ A clausula XXII estabelecia que “verificada a resolução do contracto por motivo de infracção commettida pelo arrendatario, não lhe será devida indemnisação alguma, mas responderá por prejuizos, perdas e damnos” (BRASIL, 1898).

cumprimento das cláusulas determinadas, é de toda razão a argumentação de Memoria (1923, p. 81 *apud* FERREIRA, 1989, p. 39), de que o fim da concessão naquele momento foi uma ação tomada sem critérios técnicos, assim foi “rescindido o contrato com a firma Novis & Porto, e transferido o mesmo a uma empresa estrangeira, sob o pretexto de ser efetivada com maior brevidade a construção do prolongamento até as fronteiras do Estado nas regiões do Araripe”.

Rescindido o contrato, esse não seria de imediato transferido a outra empresa. Antes disso, o Governo Federal realizou a fusão das duas ferrovias federais do Ceará, a Estrada de Ferro de Sobral e a Estrada de Ferro de Baturité, sendo assim, a partir dessa junção, em 1909, é criada a Rede de Viação Cearense (RVC).

A criação da RVC fazia parte dos direcionamentos na política ferroviária federal após 1889, de modo que cabia ao Estado encampar as ferrovias e prepará-las para serem entregues à iniciativa privada a partir das concessões. Ela está dentro da primeira

grande intervenção do Estado feita pelo Governo liberal [que] ocorreu com o processo de encampação de ferrovias estrangeiras a partir de 1900, para em seguida serem arrendadas e no período até 1911 o governo havia arrendado todas as ferrovias da região Nordeste e as mesmas deram origem a três grandes redes férreas: a Great Western originada em 1900, a Rede de Viação Cearense em 1910⁴⁶ e a L'est Brésilien em 1911-1912. (CAMELO FILHO, 2000, p. 120).

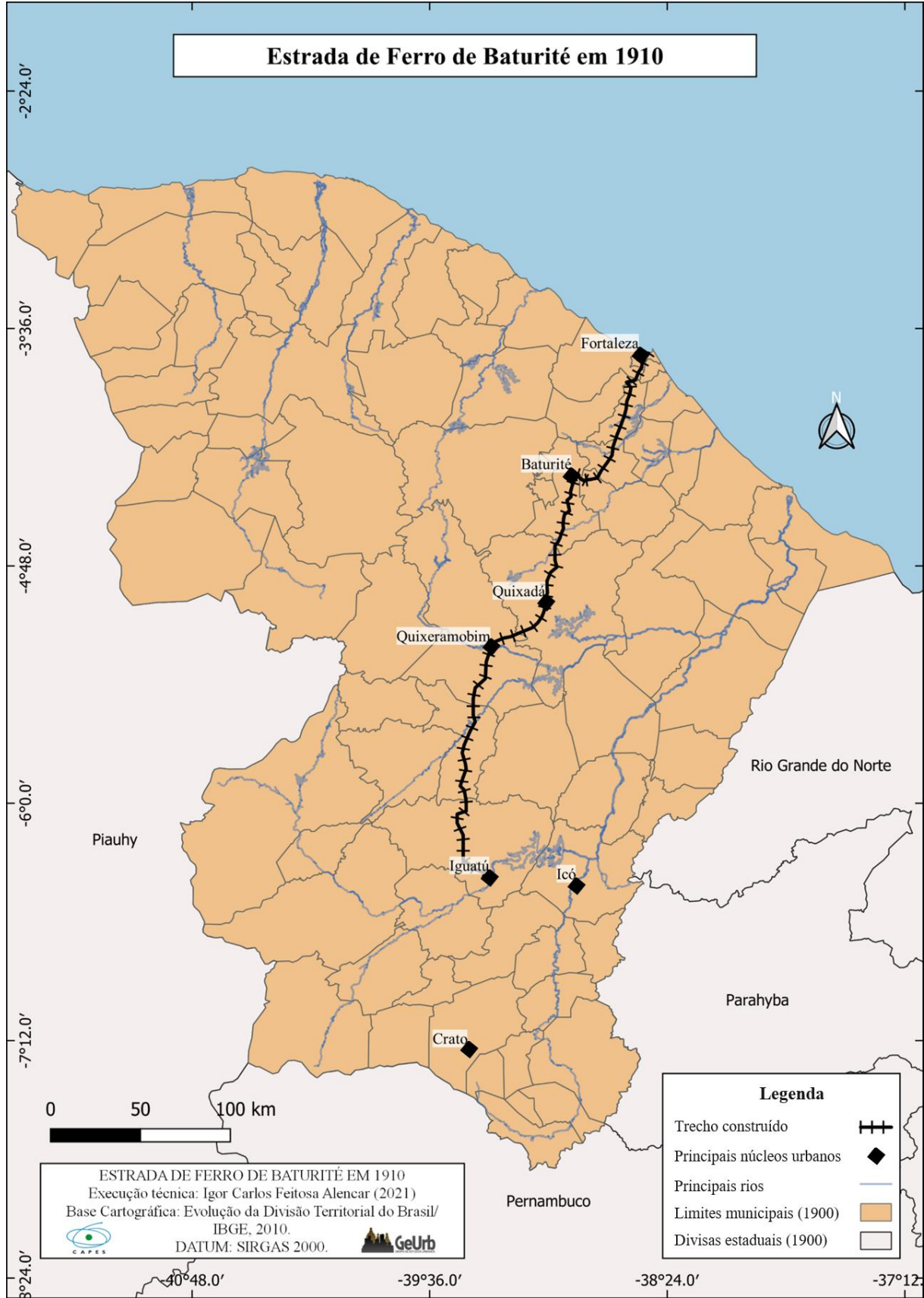
Assim, em 1908, ocorre a rescisão do contrato de arrendamento da EFB, a Novis & Porto, e, antes de ser transferido a uma empresa estrangeira sob a justificativa de oferecer a essas obras maior rapidez, houve a criação da RVC, e, de fato, o que será arrendado a uma única empresa, em 1910, é toda a rede ferroviária, não mais apenas a EFB.

Dessa forma, é preciso também pontuar que, para manter a objetividade na discussão, tanto quanto ao processo de arrendamento da rede, assim como no seu desenrolar nos anos seguintes, seguiremos dando maior enfoque ao trajeto que competia ao tronco da EFB, afinal, essa é a que se dirigia ao Crato (que atingia, nesse período, o município de Iguatu, conforme se visualiza no Mapa 07). Logo, compreender como se deu essa instalação é nosso maior objetivo nesse momento e manter esse enfoque é precaução em minimamente seguir uma objetividade que facilite a compreensão do texto. Além disso, como veremos nos anos seguintes, apesar de

⁴⁶ Apesar do autor considerar 1910 o ano de criação da RVC, o fato se deu em 1909, quando a EFB alcançava o atual município de Acopiara, e o Ministro Francisco Sá, conforme atesta o seu verbete no Dicionário histórico-biográfico da Primeira República, em sua primeira gestão (iniciada em 1909), promoveu no setor de transportes “a formação de três redes ferroviárias (Rede Sul Mineira, Rede de Viação Cearense, Rede de Viação Férrea Federal da Bahia), consolidando uma série de linhas federais deficitárias” (CACHAPUZ, 2015, n.p.)

vinculadas à RVC, ambas as ferrovias continuaram a ser identificadas pelos nomes originais e apresentavam não só trajetos distinto, mas também dinâmicas bem particulares.

Mapa 07 – Estrada de Ferro de Baturité em 1910



Fonte: elaborado pelo autor.

2.4 O arrendamento da Rede de Viação Cearense à *South American Railway Construction Company Limited*: “os cinquenta anos em cinco” às avessas (1910-1915)

“Devido á diminuição dos salarios e ter sido reduzido a tres dias na semana o trabalho, os empregados desta Companhia declararam-se em parede, na metade do corrente mez. Ficou por isso suspenso o trafego, com enorme prejuízo para todos. A parede foi pacifica, tendo havido apenas um conflito provocado por um machinista que não quíz aderir ao movimento paredista. Por fim, graças á intervenção do engenheiro-chefe do districto da Inspectoria de Estradas, em Fortaleza, os empregados chegaram a um accôrdo com a directoria da Companhia, voltando todos ao trabalho e ficando normalizado o trafego.”

Revista Brazil Ferro Carril, 30 de abril de 1915 (Nº 92, p. 140)

“South American Railway Construction Company, Limited – O contracto firmado por esta companhia para a construcção da rêde cearense foi declarado caduco pelo decreto n. 11.692, de 25 de Agosto de 1915, precedido de uma série de ‘considerenda’, cada qual mais valioso, que tornam inatacavel o acto do Governo.”

Revista Brazil Ferro Carril, 16 de maio de 1917 (Nº 141, p. 235)

No Decreto nº 7.669, de 18 de novembro de 1909, é regulamentado o arrendamento da Rede de Viação Cearense com a transferência do contrato da Novis & Porto para a empresa inglesa *South American Railway Construction Company Limited* (SARCCOL). O novo contrato, como dizia respeito à RVC, também incluía a Estrada de Ferro de Sobral além da EFB; a duração permaneceria de sessenta anos e havia sido negociado entre o governo, na figura do ministro Francisco Sá, e o grupo inglês, a partir de um “grande programa de expansão das duas estradas” que “totalizava, então, 947 km⁴⁷, dando prioridade ao tronco e ao ramal do Crato” (VASCONCELOS NETO, 2018, p. 466-468).

Quando nos referimos, no título deste tópico, caracterizando os cinco anos de arrendamento da RVC à SARCCOL como os cinquenta anos em cinco às avessas, ao ironizar o *slogan* do governo de Juscelino Kubitschek, que seria eleito quarenta e cinco anos mais tarde, fazemos uma alusão no sentido de que, se no período de seu mandato tinha-se enquanto meta o desenvolvimento de cinquenta anos em cinco, o que veremos no caso da RVC é justamente o oposto: nesse quinquênio, as obras foram atrasadas, materiais desgastados e não reparados, greves de ferroviários, paralisação de obras, multas e uma série de problemas de cunho administrativo e financeiro que atrasaram o prolongamento da ferrovia pelo sertão.

A assinatura do contrato de arrendamento foi noticiada pelo jornal Correio da Manhã, no Rio de Janeiro, em 06 de fevereiro de 1910, “assignado pelo dr Francisco Sá, ministro da

⁴⁷ Número superior ao informado na Revista Brazil-Ferro-Carril, de novembro de 1910, na qual a soma das obras assumidas no contrato “medem a extensão de 855 kilometros” (Nº 11, novembro de 1910, p. 2).

Viação por parte do governo, e pelo sr. M. A. Krauss, como representante da South American” (jornal Correio da Manhã em 06 de fevereiro de 1910, p. 3). O arrendamento era visto como uma conquista para a RVC e para o Ceará, tanto que na mesma reportagem o senador Pires Ferreira e os deputados João Lopes e Joaquim Cruz se pronunciaram em agradecimento ao ministro, logo após a assinatura. No Jornal “O Paiz”, também da capital federal, se noticiou, em 11 de fevereiro do mesmo ano, os agradecimentos e “congratulações pela assignatura do contrato da rede de viação cearense, para a qual tanto concorreu o patriotico esforço de V. Ex. – Domingues Carneiro – Thomaz Accioly – Waldemiro Moreira – Gonçalo Souto” (jornal O Paiz, em 11 de fevereiro 1910, p. 9).

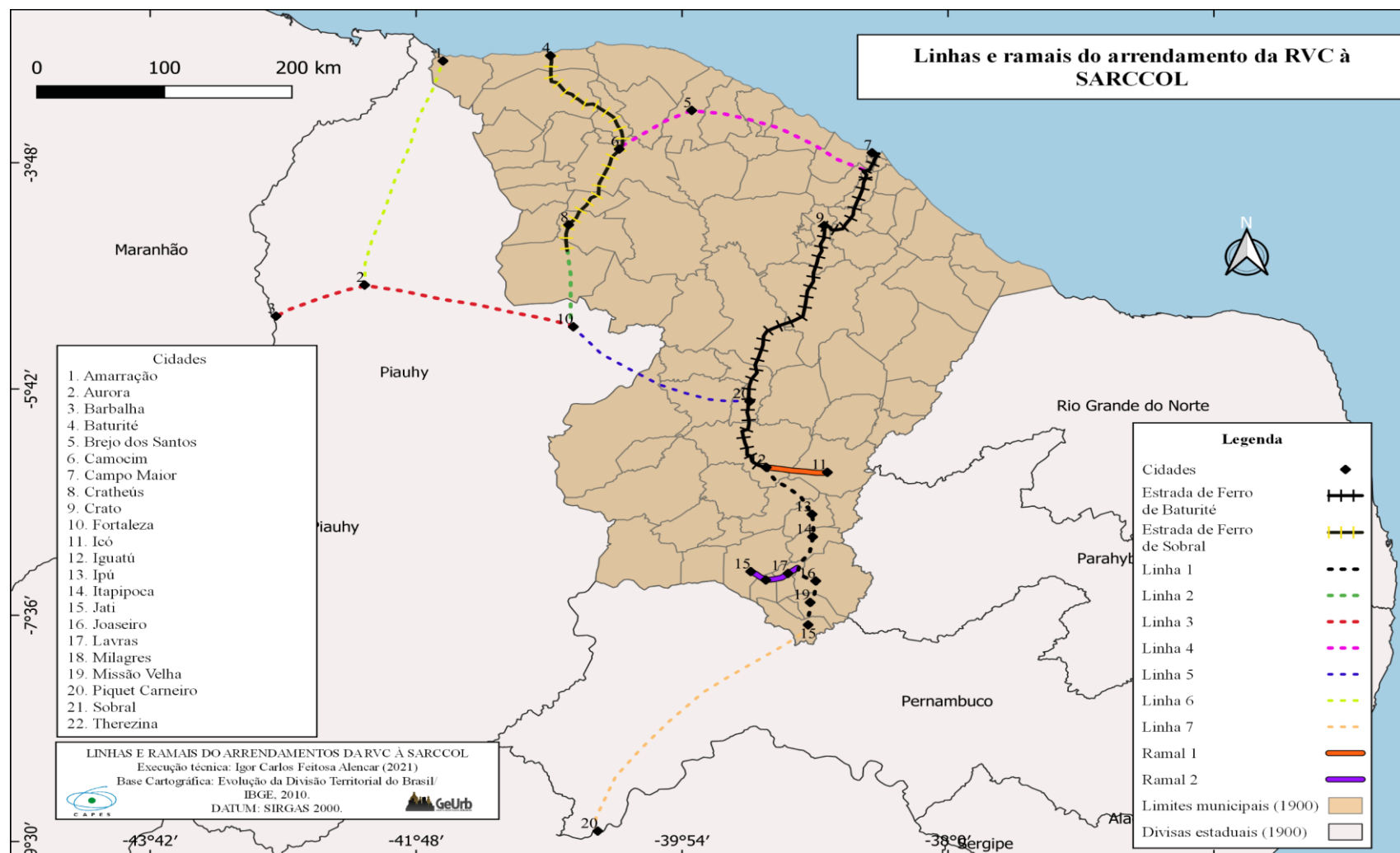
A partir do contrato em questão e com base na matéria da Revista Brazil-Ferro-Carril (RBFC), na edição de fevereiro de 1910, ilustramos, no Mapa 08, os trechos previstos contratualmente a serem construídos pela empresa arrendatária: “Prolongamento, numa extensão de 180 kilometros, até aos limites com o Estado de Pernambuco, á povoação de Macapá⁴⁸, prolongamento esse que terá como pontos obrigados de passagem as cidades de Iguatú, Lavras e Milagres e as villas de Aurora e Brejo dos Santos” – o qual nomeamos de Linha 1; Outro trecho a ser construído referia-se a EFS, sendo ele “numa extensão de 120 kilometros, a partir de Ipú, no Ceará, até Cratheus, no Piauihy” – trata-se da Linha 2; a Linha 3 também configuraria uma extensão da EFS, realizando a ligação com a capital piauiense: “prolongamento dé Cratheus a Therezina, com 317 kilometros”; o contrato ainda previa a interligação das duas linhas férreas cearenses, trata-se da Linha 4, a qual “deverá partir de Fortaleza, na Baturité, talvez pelo ramal de Maranguape, com a extensão de 150 kilometros, até á cidade de Sobral”. Por fim, o documento previa dois ramais na EFB, “o da cidade de Icó, com 35 kilometros de extensão”, que intitulamos de Ramal 1, e o Ramal 2 previa a ligação à “cidade do Crato, numa extensão de 50 kilometros, servindo mais as cidades de Missão Velha e Barbalha” (Revista Brazil-Ferro-Carril, Nº 2, fevereiro de 1910, p. 8).

No entanto, o contrato celebrado em 4 de fevereiro 1910 teve registro negado pelo Tribunal de Contas, obrigando a publicação de um decreto no ano seguinte para ajustar o contrato anterior entre a SARCCOL e o Governo. Além dos dois ramais e das quatro linhas previstas no Decreto nº 8.711, de 10 de maio de 1911, foram acrescentadas mais três. Conforme argumenta Vasconcelos Neto (2018), “O novo programa de obras compreendia [...] Uma segunda ligação de Baturité à EF Sobral, no sul do Estado, entre as estações de Jirau (Piquet

⁴⁸ Macapá, nesse caso, tratava-se de um distrito subordinado ao município de Jardim-CE, somente em 1943 há o desmembramento e a renomeação para Jati (Decreto estadual nº 1114, de 30-12-1943).

Carneiro) e Crateús, com 217 km”, a qual nomeamos de Linha 5; ainda foi acertado “na ligação Crateús - Teresina, um ramal que saísse de Campo Maior e fosse até o porto de Amarração, no delta do Parnaíba, com 304 km”, essa se trata da Linha 6; por fim, o contrato previa também “a continuação do ramal do Crato (de Milagres ou de onde fosse mais conveniente), em direção a Juazeiro da Bahia, onde se articularia com a Viação Baiana, com cerca de 480 km” (p. 468) – a Linha 7. Com essas alterações, foram somados mais 1.001 km em linhas, totalizando 1.948 km de trilhos a serem construídos, previstos após a regulamentação do contrato, em 1911. Vejamos essas linhas no Mapa 08:

Mapa 08 – Linhas e ramais do arrendamento da RVC à SARCCOL



Fonte: Elaborado pelo autor.

Como sintetizado no Mapa 08, o contrato assinado entre a empresa inglesa e o governo brasileiro era no mínimo ousado e por demais pretensioso, mesmo para o decurso de cinquenta anos, haja visto os ritmos de construção das ferrovias. A proposta era de uma grande rede ferroviária que interligaria em dois pontos as duas linhas cearenses, duas capitais estaduais (Fortaleza e Teresina), quatro portos (Fortaleza, Camocim, Amaração e Petrolina), além de inúmeras cidades Boca de Sertão.

No entanto, os momentos festivos abundantes nos telegramas trocados entre políticos cearenses, do Governo Federal e dos arrendatários, com agradecimentos e comemorações pela assinatura do contrato de arrendamento da RVC à SARCCOL, não durou muito, e, com exceção de 1910, os outros anos foram extremamente conturbados por questões internas e externas. Essa exceção que apontamos quanto ao ano de 1910 se dá em face de que, basicamente nesse primeiro ano de arrendamento, coube à empresa preparar e realizar os estudos dos trechos a serem construídos, além de readequar o contrato que foi firmado efetivamente em 1911.

Em novembro de 1910, os trilhos da EFB chegam a Iguatu e essa estação foi a única inaugurada pela RVC durante o arrendamento à empresa inglesa, com o detalhe de que esse percurso Ibicuã-Iguatu havia sido iniciado pela antiga empresa arrendatária, a Porto & Novis⁴⁹. O avanço desse trecho (Linha 1 do Mapa 08) não foi além dos estudos dos engenheiros Alfredo Brandi, José Silverio Barbosa, Paulo da Costa Azevedo e Alvaro Salla, que chegaram em Fortaleza naquele mesmo ano para “iniciar os estudos da rede contratada e a ser construída”, cuja “linha de Iguatú deverá ser construída dentro do prazo de seis meses, para o que a companhia vai impulsionar energicamente os respectivos trabalhos” (Revista Brazil-Ferro-Carril, Nº 3, março de 1910, p. 17)⁵⁰. Todavia, energeticamente, a SARCCOL não mobilizou nenhuma ação, a não ser em acumular capitais a partir dos rendimentos da RVC.

O mesmo podia-se constatar em relação à Linha 4, quiçá uma das mais essenciais, pois possibilitaria a interligação das duas ferrovias cearenses a partir da capital, ficando também restrita somente a retóricas publicadas na RBFC: “acham-se além da villa de Soure os trabalhos

⁴⁹ Esse trecho havia sido iniciado a partir de Senador Pompeu, em 1903, pelo próprio Estado, quando, em 1908, a via foi assumida pela Porto & Novis, a ferrovia já alcançava Ibicuã e contava com 58 km em tráfego da ligação até Iguatu (VASCONCELOS NETO, 2018). No entanto, apesar de arrendada, as obras desse trecho do prolongamento “da E. F. Baturité a partir da estação de Miguel Calmon [...] são feitas administrativamente pelo Governo da União” (Relatório do Ministério de Viação e Obras Publicas, 1910, p. 102).

⁵⁰ Em agosto de 1910, antes mesmo do fim do prazo de seis meses, a empresa arrendatária já solicitaria a adição de mais um trimestre para a inauguração da estação em Iguatu: “O Ministro da Viação, atendendo ao que requereu a South American Railway Construction Company, resolver prorogar por tres meses o prazo que, na forma do contrato, lhe era marcado para inauguração da estação de Iguatu”. (Revista Brazil-Ferro-Carril, Nº 8, agosto de 1910, p. 15).

para effectuar a ligação da estrada de ferro de Baturité com a de Sobral. Esses trabalhos proseguem com grande actividade, devendo estar concluída a ligação dentro de pouco tempo” (*Ibid.*, p. 22). Na realidade, ao contrário do que se publicou, a SARCCOL não empenhou nem uma grande ou pequena atividade, mas tão somente a inércia, ficando as obras paralisadas em 1911, e assim permaneceriam até o fim do contrato, em 1915⁵¹.

Nesses termos, a maior parte das sete linhas e dos dois ramais que ilustramos no Mapa 08 sequer saíram do papel, e aqueles como a Linha 4 que foram iniciados, pouco avançaram.

Dito isso, dos cinco anos caóticos de arrendamento da EFB à SARCOOL, destacamos em especial o ano de 1914, no qual um conflito político toma o Ceará a partir de um movimento iniciado no final de 1913, em Juazeiro do Norte, que não se restringiu à região do Cariri e estendeu uma crise política até a capital, na qual a ferrovia foi essencial para seus desdobramentos. Esse movimento ficou conhecido como a Sedição de Juazeiro.

A agitação política teve início a partir da quebra de uma das cláusulas do Pacto dos Coronéis⁵² que consistia na manutenção de apoio incondicional ao presidente do Ceará, Antônio Nogueira Acióli, que naquele momento já consolidava uma oligarquia dominante na política cearense praticamente desde 1892, ao alternar a presidência do estado entre ele e aliados/apadrinhados.

O cenário de grandes manifestações em Fortaleza, de oposição ao governo de Acioli, obrigou-o a se exilar no Rio de Janeiro após a eleição, em 1912, do seu opositor, o Coronel Franco Rabelo. Diante das suspeitas de possíveis movimentações na região do Cariri, base política do ex-governante, que pudessem desestabilizar seu governo, Rabelo ainda naquele ano enviou duzentos homens da polícia estadual para o Crato, que prendeu inúmeras pessoas acusadas de banditismo e ligadas aos coronéis opositores, entrando em confronto direto com Floro Bartolomeu e com o Padre Cícero, na acusação de que em Juazeiro se abrigavam bandidos e malfeitores (SOSA, 2015).

Em 12 de dezembro de 1913, é reunida uma assembleia dissidente em Juazeiro, composta por deputados opositores e, como esperado, a decisão desses era de que o governo de Rabelo era ilegítimo, e assim declararam Floro Bartolomeu o presidente provisório do Ceará.

⁵¹ Para essa linha que ligaria as duas ferrovias a partir de Fortaleza, a SARCCOL realizou os estudos dos primeiros 139 km até Itapipoca. No entanto, só deu início à construção de um trecho de 58 km, de forma que a ferrovia só chegou à Itapipoca em 1917, já na administração estatal (VASCONCELOS NETO, 2018).

⁵² Pacto articulado por Floro Bartolomeu – advogado amigo do Pe. Cícero Romão Batista –, que reuniu os principais coronéis da região e possibilitou a pacificação momentânea do Cariri e o reconhecimento político do desmembramento de Juazeiro do Norte do Crato.

Em resposta, três dias depois, Rabelo coloca as tropas no Crato, que, por sua vez, no dia 20 de dezembro, tomam o Juazeiro do Norte. A ofensiva, todavia, não é bem sucedida, apesar da falta de suprimentos em Juazeiro, o Padre Cícero e Floro Bartolomeu conseguem reunir grande número de pessoas, chamadas de jagunços⁵³, dispostos a resistir na defesa da vila e, assim também, contra-atacar as tropas do governo de Rabelo. O movimento retoma o Crato em 12 de janeiro de 1914 e outras cidades do Cariri, como Barbalha, no intuito de, a partir de saques, restituir os suprimentos em Juazeiro.

Especificamente sobre a passagem do grupo de jagunços pelo Crato, Farias Filho (2007, p. 153) assinala que “os comerciantes mais importantes do Crato eram ‘Rabelistas’; os saques, consequentemente, ocorreram em suas casas”. E ainda traz um relato de Tomé Cabral (1978, p. 74) sobre o estado da cidade após os ataques: “Descendo até à cidade, para ver o estrago deixado pela romeirada⁵⁴, após o saque, topamos logo, na última quadra da rua Formosa, com grandes destroços nos jardins de dentro da casa do coronel Teixeira. Foi rebentado tudo aquilo que não conseguiam conduzir, inclusive dois pianos” (*apud.* FARIAS FILHO, 2007, p. 153).

A imprensa também noticiou o acontecido. No Jornal do Commercio, em 20 de dezembro de 1913, encontramos a forma como as tropas de jagunços, a mando de Floro Bartolomeu e do Pe. Cícero, tomaram cidades no Cariri cearense. Na notícia intitulada “A situação no Ceara”, que transcrevia uma série de telegramas enviados por Rabelo para o presidente da República, lia-se:

Tendo rebentado a sedição de Joazeiro, a 9 do corrente, conforme telegraphiei a V. Exc. Naquella noite. Seguindo-se no dia 11 o assalto á villa Missão Velha, pelos cangaceiros de Joazeiro, que se apossaram da Collectoria e da cadeia, desarmando quatro praças do destacamento, não obstante resistencia e libertando sentenciados. Nao demorei promover repressão desses crimes e restabelecer a ordem fazendo seguir hontem todo o 1º batalhão de policia com destino a Joazeiro. [...] Apoiado pelo povo e classes conservadoras que velam pela segurança do meu Governo decididos a me auxiliarem contra qualquer movimento revolucionario espero brevemente suffocar a rebellião de Joazeiro, restabelecendo a paz desaffrontando a lei, prestigiando o

⁵³ O termo jagunço ganha conotação nacional a partir da obra de Euclides da Cunha sobre o conflito em Canudos, no entanto, Calasans (1970) aponta que a palavra já fazia parte do repertório baiano. Ademais, no “Diccionario contemporaneo da lingua portugueza”, publicado em 1881, o termo aparecia definido como um “valentão, guarda-costas de fazendeiro ou senhor de engenho, na Bahia” (AULETE, 1881, p. 1011). Sete anos mais tarde, no “Diccionario de vocabulos brasileiros” se acrescentaria na definição anterior: “o mesmo que Capanga” (ROHAN, 1889, p. 77). É essa última a que melhor se aplicaria ao caso da Sedição de Juazeiro.

⁵⁴ Referência aos romeiros, os seguidores do Padre Cícero que, provindos de todo o Nordeste, tomavam o padre como santo e Juazeiro do Norte como a Jerusalém do sertão (a exemplo, a serra do Catolé onde o grupo cavou trincheiras para defender a cidade durante o conflito passou a ser chamada de Colina do Horto, em referência ao *Getsêmani*, o Horto das Oliveiras da cidade israelense, no qual, em 1969, ergueu-se uma estátua de trinta metros de altura em homenagem ao Padre).

principio de autoridade que V. Ex. tnato zela como suspertaculo da securança, ordem e integridade da Republica. (Jornal do Commercio em 20 de dezembro de 1913, p. 4).

Como se observa na descrição feita por Tomé Cabral (1978) e do presidente do estado no telegrama supracitado, sobre a forma como ocorria o movimento revolucionário no Cariri, temos dimensão do poderio do grupo ligado ao Pe. Cícero que, ao contrário do que previa Rabelo, consegue não só tomar as vilas na região, assim como se direcionar para Fortaleza quando “em marcha a pé e via estrada de ferro, os sediciosos de Juazeiro, tal como eram denominados, ocuparam Miguel Calmon, Senador Pompeu, Quixeramobim até marchar sobre Fortaleza, a 19 de março de 1914” (SOSA, 2015, p. 3).

Assim, após chegarem em Fortaleza e conseguirem tropas federais em apoio ao movimento, mediadas pelo senador Pinheiro Machado, é decretado o Estado de Sítio no Ceará, via Decreto nº 10797 de 09/03/1914, assinado pelo então presidente Hermes da Fonseca, suspendendo as garantias constitucionais e nomeando o general Fernando Setembrino de Carvalho como interventor no estado. Quanto a Franco Rabelo, esse parte para o Rio de Janeiro em 24 de março de 1914 (ironicamente na data do aniversário do seu opositor, o Pe. Cícero), e assim chegava ao fim a Sedição de Juazeiro. “Como troféu, a Nova Jerusalém foi elevada à categoria de cidade a 23 de julho do mesmo ano, e Padre Cícero Romão Batista foi consagrado como um dos mais proeminentes coronéis da política republicana do país” (*Ibid.*, p. 4).

Dessa forma, além de movimentar politicamente todo o estado do Ceará, o traslado das tropas tanto no sentido da capital ao Cariri, assim como desse para Fortaleza (incluindo os jagunços revoltosos e os suprimentos), eram transportados até ou a partir da estação de Iguatu. Tal fato teve implicações nas obras do prolongamento e no fluxo da via, diante da necessidade de reserva de trens para o combate aos revoltosos do Pe. Cícero.

No trecho do prolongamento da EFB, a partir de Iguatu, trabalhavam “cerca de 400 operarios, mantidos pelo fornecedor de generos, que resolveu suspender esse fornecimento, em principio de fevereiro do mesmo anno” e com isso ficava novamente os serviços pendentes devido ao “movimento de agitação política por que passou o Estado” (Relatório do Presidente do Estado do Ceará de 1914, p. 6). Contudo, mesmo após ter passado a movimentação da Sedição de Juazeiro, os serviços de construção continuavam de maneira precária e com pouquíssimos avanços⁵⁵.

⁵⁵ “os serviços de construção continuam, porém, completamente abandonados, sendo por isto bem consideráveis os danos já causados” (Relatório do Presidente do Estado do Ceará de 1914, p. 6).

De tal modo, percebe-se que a agitação política no estado, por mais que não tenha envolvido diretamente a empresa SARCCOL, arrendatária da RVC, trouxe consequências para essa, seja na paralisação de obras ou mesmo do tráfego. Por outro lado, também é possível apontar a falta de empenho da mesma no retorno à normalidade.

Em suma, quando observamos as consequências da Sedição de Juazeiro e também de outros eventos que porventura tinham alguma relação com a ferrovia (como uma duplicata de empréstimos ocorrida em 1912, que tomava as páginas de jornais envolvendo ministros e a direção da SARCCOL), estas confirmam o que Ferreira (1989, p. 127) assinalou como pressuposto ao analisar em seu livro o desempenho da EFB: “as estradas de ferro estão tão inseridas na história local que qualquer um dos aspectos da realidade tem repercussão direta e decisiva em seu desenvolvimento e desempenho”.

Os problemas financeiros da ferrovia se agravaram de forma que a diretoria da companhia, em 1914, reclamava junto ao Ministério da Viação não dispor de recursos para o pagamento das despesas de fiscalização, conforme a reportagem do Jornal Correio da Manhã de 10 de novembro daquele ano. Soma-se a isso que o cenário político-econômico se agravava no contexto internacional, sobre o qual é preciso também assinalar a implicação direta do início da I Guerra Mundial (I GM), com o prolongamento não só da EFB, mas de todas as ferrovias brasileiras. Nessas, como sabido, quase a totalidade do material para construção, assim como o rodante, era importado; logo, devido à I GM, observou-se um aumento exponencial no preço desses materiais, o que dificultou ainda mais as obras da EFB.

Com os países europeus diretamente envolvidos no conflito, viu-se a imensa dificuldade em importar material de tráfego, o que implicava longas demoras de até noventa dias de atraso no transporte do algodão (FERREIRA, 1989). Sendo assim, a I GM era uma via de mão dupla nas dificuldades causadas para o Ceará, uma vez que era difícil importar o material para a ferrovia e, conseqüentemente, o tráfego da mesma ficava cada vez mais comprometido com a falta de material rodante, o que implicava a demora no transporte das mercadorias para exportação, suprimindo os ganhos.

Essas dificuldades chegaram ao ponto de “dada a impossibilidade de importação, foram empregados nos prolongamentos da EFB linhas já usadas nas ferrovias baianas” (FERREIRA, 1989, p. 74). A crise que se tornava mais aguda, chegando ao ponto de reutilizar linhas de outras ferrovias⁵⁶, marca o período que, para Camelo Filho (2000), é um dos mais

⁵⁶ O agravo se daria pelo fato de que, somado à impossibilidade de importação do material, a SARCCOL era recorrentemente acusada de negligenciar a manutenção daquelas já instaladas. A nível de exemplo para se

graves pelos quais passam as ferrovias, especialmente no Ceará, diante da política cambial do presidente Campos Sales, provocando uma grande depressão, somadas “estas crises dificultavam a importação de equipamentos necessários para a construção e desenvolvimento das ferrovias do país. Enquanto durou a Guerra, 1914-1919, as exportações e importações brasileiras sofreram expressivas quedas” (p. 176).

Assim, a partir do conflito interno cearense provindo do Cariri e que havia tomado todo o estado, somado às condições cambiais adotadas pelo Governo Federal, a deflagração da I GM recaindo sobre a administração da SARCCOL, que demonstrava pouco zelo e preocupação com as obras e funcionamento da ferrovia, o cenário ferroviário cearense nesse momento era de verdadeiro caos.

Ainda assim, se no final de 1914 o cenário estava posto claramente para se rescindir o contrato diante da total incapacidade de gestão das vias e continuação das obras da RVC pela empresa inglesa, faltava apenas mais um evento, novamente no próprio estado, para que a situação fosse considerada irremediável e se buscasse outra forma de dar continuidade aos trabalhos de construção até o Crato. E esse evento não viria na ordem de revoltosos dissidentes, ou mesmo numa guerra como a que ainda tomava a Europa, mas seria – novamente – por condições naturais. O que faltava nessa somatória de eventos calamitosos para o Ceará viria em 1915: mais uma seca.

Nesse cenário, e diante de todos os problemas já expostos quanto à administração da Rede de Viação Cearense pela SARCCOL, somados à calamidade da seca novamente acometendo o Ceará, fazendo com que a burguesia de então precisasse oferecer trabalho à população nas obras públicas, foi publicado, em agosto de 1915, o Decreto nº 11.692, que declarou a caducidade do contrato de arrendamento da Rede de Viação Cearense à *South American Railway Construction Company Limited*.

Para Ferreira (1989), o fim do contrato se deu principalmente pela “mesma não ter construído nem entregue ao tráfego 200 quilômetros de linha constantes no referido contrato” (p. 39), que, como pudemos observar no Mapa 08, os números de trilhos a serem construídos eram bem superiores a esses. De modo que todo o período de arrendamento foi sintetizado enquanto um grande fiasco de gestão e atraso para o desenvolvimento da RVC. Nas palavras de Camelo Filho (2000), ao assinalar que, diante das pretensões de melhorar o serviço da RVC

compreender a necessidade dessa manutenção, conforme consta no “Diccionario das Estradas de Ferro”, organizado por Francisco Picanço, a duração média dos dormentes da Estrada de Ferro de Baturité era de cinco anos. (PICANÇO, 1891, p. 298)

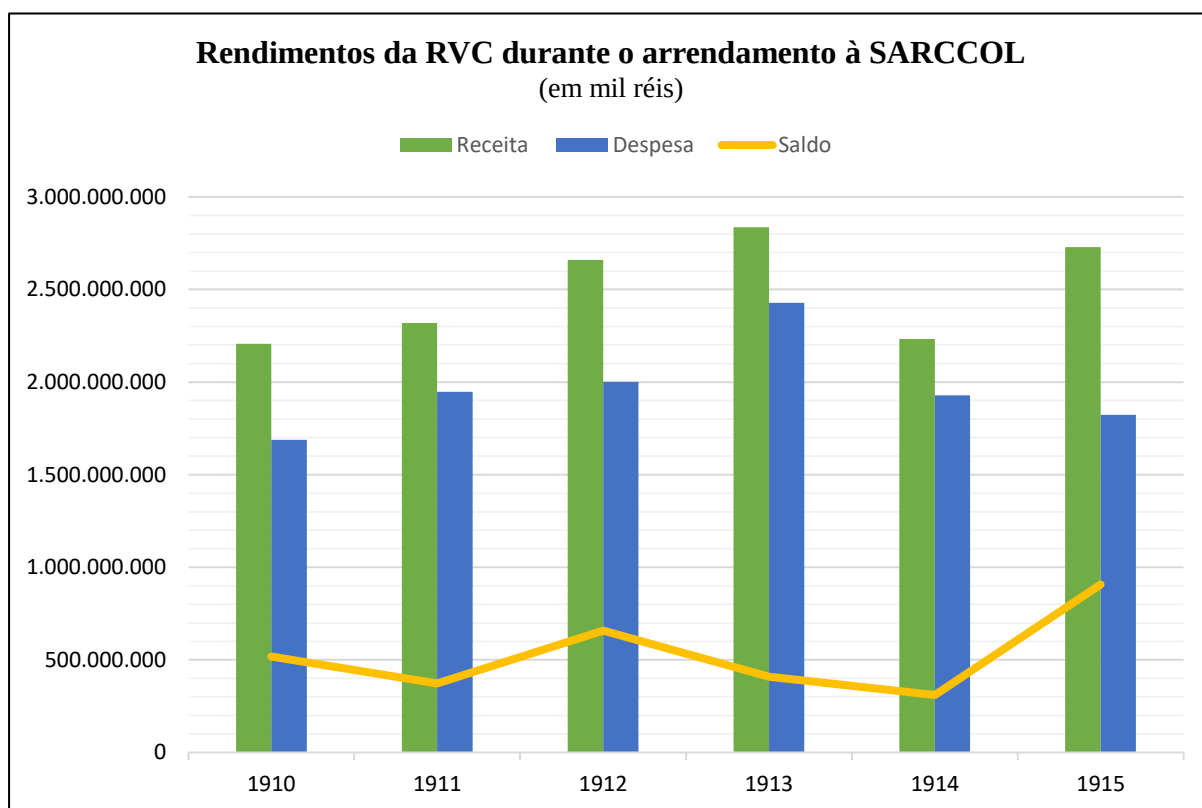
com o arrendamento, “o que se viu foi uma série de irregularidades e desmandos” e “com o objetivo de diminuir custos, a SARCCOL demitiu operários que trabalhavam nas oficinas de reparos e reposição de equipamentos”, medida que “implicou na redução da já insuficiente quantidade de material rodante e de tração, com fortes implicações para a regularidade do tráfego ferroviário” (p. 177).

Finalmente, arremata incisivamente em que pese não só ao descaso da empresa, mas também à omissão do Estado no cumprimento da fiscalização dos serviços ferroviários durante o arrendamento. De forma que:

Não há qualquer justificativa para esse descaso administrativo da SARCCOL ao danificar o patrimônio da União e provocar prejuízos ao público em geral, no entanto isso foi tolerado durante cinco anos por quem de obrigação deveria assegurar os interesses da União e da sociedade brasileira; ou seja, o próprio governo. (*Ibid.*, 2000, p. 178.).

Ao mesmo tempo, Vasconcelos Neto (2018, p. 469-470) ressalta o cenário europeu de crise financeira no qual o “Russian Bank teve a sua falência decretada em 1915 levando consigo a arrendatária [SARCCOL]”, e que, ao rescindir o contrato, “o ministro da Fazenda tratava de salvar o que ainda estava na conta da empreiteira”. No entanto, mesmo indo à falência em 1915, pelos números contidos nos Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, em todos os anos de arrendamento à SARCCOL, a RVC foi superavitária e ofereceu para a empresa saldos constantes, conforme se constata no Gráfico 05:

Gráfico 05 – Rendimentos da RVC durante o arrendamento à SARCCOL



Fonte: Elaborado pelo autor a partir do Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas (1911, p. 17; 1912, p. 84; 1913, p. 18, 45; 1914, p. 83; 1920, p. 127).

Portanto, pelo gráfico, torna-se explícito que o não investimento e literal abandono das ferrovias cearenses quando da administração inglesa foi algo que a beneficiou, pois se os usuários e até comerciantes sofriam com as condições de deslocamento e escoamento de mercadorias, a empresa arrendatária não deixou de lucrar em nenhum dos cinco anos. O saldo manteve-se acima dos trezentos mil réis no quinquênio, chegando inclusive a atingir 906:946\$294 em 1915.

Dito isso, além de todos esses descasos materiais e prejuízo para com o próprio Estado, usuários da via e também com os trabalhadores (inclusive provocando uma greve dos ferroviários por melhores salários na Estrada de Ferro de Sobral, em 1912), a última demonstração de desprezo da empresa inglesa veio com a “incineração pela SARCCOL do velho arquivo da EFB que foi transportado em 8 vagões e lançado nos fornos de fundição das oficinas” (FERREIRA, 1989, p. 130).

Imaginemos então, pela dimensão da quantidade de arquivos incinerados, desses oito vagões, que queimaram capítulos importantes da memória ferroviária cearense desse período de administração avessada, que, possivelmente, esses poderiam conter ainda mais provas da fracassada e prejudicial atuação da empresa inglesa nas ferrovias cearenses que atrasou

incisivamente a ida dos trilhos ao Crato. A frustração era grande, quando, após tantos anos de discussão, havia saído do papel um arrendamento e esse decepcionava e causava reclamação por todos os lados, obrigando o Governo Federal, com a nova seca, a encampar as obras da EFB para a custódia do Estado. É o que veremos a seguir.

CAPÍTULO 3 - PARA SE FUNDIR O FERRO: A ÁGUA. PARA SE ASSENTAR O TRILHO: A SECA

“Naturalmente o Governo nos apontará o deficit; mas não ha deficit quando se trata de salvar a vida do cidadão, ou antes salvar a humanidade. [...]

E' esse saldo que eu desejo tenha o povo e o Governo brasileiro. Cortem-se por todas as despesas inuteis; haja coragem para isto, mas não se deixe o paiz retrogradar pela ignorancia e pelo pavor. Se a secca é remediavel, save-se a vida, perca-se tudo, menos a honra e a existencia dos nossos concidadãos.

Assim cumpramos a nossa missão: o Governo que faça o seu dever.

E' por isso que proponho: que se represente ao Governo para mandar construir quanto antes, no interior da Provincia do Ceará, um numero consideravel de açudes; e fazer executar a estrada de Baturité e a caminhos districtaes que facilitem as communicações para os centros alimentadores.”

Dr. Buarque de Macedo, Ata da sessão extraordinária do Instituto Politécnico em 18 de Outubro de 1877 (Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro, 1878, p. 18).

“- Para ver princezas não lhe basta o carnaval? Se quer ouvir cantar ouça, o Costa cambista; se quer ver morrer vá... vá... vá para o Ceará....”

O Commendador Arola em Familia, Theatro Lyrico (O Besouro: Folha Illustrada Humoristica e Satyrica, nº 17, 27 de julho de 1878, p. 129)

Durante a construção da ferrovia de Fortaleza ao Crato, no intervalo entre 1872 e 1926, são considerados anos de seca 1877, 1878, 1879, 1888, 1915 e 1919 (FERREIRA, 1989; CORTEZ, 2015). Aqui, atentaremos-nos principalmente a 1878 e 1915, por serem, nesses dois anos, os momentos em que a ferrovia é encampada pelo Estado: no primeiro, pelo Governo Imperial; no segundo, já no período republicano. Todavia, como veremos, o *modus operandi* não era muito diferente entre os regimes frente à questão climática, e isso se dava por uma razão: em 1877-1878, um conluio de engenheiros, políticos e de parcela dos jornais constituíram formas modernas de se enfrentar a calamidade climática.

As secas, como amplamente debatido, para além de uma condição natural, é um fenômeno dotado de dimensões políticas e sociais. Dessa forma, quando a província era acometida por secas, as condições de vida eram radicalmente transformadas; se parcela da burguesia deixava de acumular capitais, a população – principalmente a sertaneja – perdia as condições de sobrevivência.

Na obra “Memória sobre o clima e as secas do Ceará”, publicado em 1877, pelo Senador Pompeu, ao analisar as indústrias (leia-se fazendas, engenhos, casas comerciais) e a produção cearense, ele identifica que essas atividades eram dependentes das condições climáticas, de modo que “quando vem uma dessas sinistras calamidades chamadas secas, leva parte da população, senão pela morte, pela emigração, e reduz à metade, e às vezes, à décima

parte, toda riqueza que seus habitantes, trabalhadores econômicos, em 20 ou 30 anos tinham acumulado.” (BRASIL, 1877, p. 18).

Esse importante trabalho de Pompeu, afirmando-o enquanto intelectual de sua classe e conhecedor também das condições ambientais da província, traz relevantes contribuições no que se refere às características climáticas cearenses nos séculos XVIII e XIX. Seus registros remontam desde a seca de 1711, num exercício metodológico de descrição e registro das consequências desses eventos. A última seca anterior a 1877 registrada por Pompeu ocorreu entre 1844-1845, e sobre essa conclui:

Em geral, não morreu ninguém de fome. A caridade particular e pública não faltou. De várias províncias chegaram socorros, e o governo foi solícito desta vez. Porém, a má alimentação, a aglomeração de povos em habitações insuficientes, fez logo desenvolver moléstias, que levaram muitas vítimas. **A imprudência do governo foi de não aproveitar o serviço: cometeu o grande erro de preferir dar ao povo a esmola, em vez de serviço e salário.** (BRASIL, 1877, p. 45, grifos nossos).

O que o Senador Pompeu adjetiva como imprudência do governo haveria de ser “corrigido” nas obras da Estrada de Ferro de Baturité. De modo que, com o cenário de seca, cabia ao Estado tornar o caráter das obras em socorro público ao prestar assistência não mais em auxílios diretos aos atingidos, mas em trabalho. Cabe tratar em linhas gerais que essa política em relação à seca não foi uma prática isolada no Ceará em 1877, mas uma discussão que teve esse lugar e esse período como ponto de partida para que, na capital imperial, se delineasse o papel do Estado quando da ocorrência desses eventos.

No cenário da década de 1870, sobre o qual nos debruçamos, sobretudo no Capítulo 1, a ciência figura um importante papel no que se refere ao direcionamento da política, como uma faceta da modernidade; o caso das grandes obras nos períodos de seca é sintomático desse “casamento”. A propósito, dois aspectos abordados no capítulo supracitado tomam corpo na discussão presente, os engenheiros e o Instituto Politécnico Brasileiro (IPB).

No trecho epigrafado no início do presente capítulo, publicado na Revista do Instituto Politécnico⁵⁷, o discurso do engenheiro Buarque de Macedo, argumentando em favor das grandes obras (nas quais o governo não havia de medir esforços econômicos para socorrer a população durante as secas), ocorreu na sessão extraordinária do IPB de 8 de outubro de 1877, onde se discutiu o chamado Plano Gablagia, composto por

⁵⁷ A publicação dessa revista foi iniciada em 1867. Sousa Neto (2011) relata que “teria por muitos anos como seu redator não menos que André Rebouças. A revista, que funcionaria como uma espécie de espelho impresso, traria a gama variada de assuntos que tratava em suas sessões e deixaria perceber o modo como trabalhavam suas comissões técnicas e o teor dos pareceres que por elas eram exarados” (p. 68).

estudos para construção de açudes, estradas, portos e de ações de reflorestamento do já então falecido Giacomo Raja Gabaglia, topógrafo da Comissão Científica de Exploração enviada ao Ceará em 1859⁵⁸, cujas propostas eram então as mais acreditadas como meios capazes de dar solução aos problemas das secas. (CÂNDIDO, 2014, p. 138).

Além dos açudes para reserva de água durante as estiagens, caberia então às ferrovias um papel de interligar esses pontos, assim como a implementação de centros de abastecimento. A novidade efetivamente das discussões que se avançam a partir das colaborações do Plano Gabaglia se dão em somar as propostas das obras como um meio de não só socorrer a população no sentido de garantir itens de primeira necessidade, mas em explorar essas pessoas nas próprias construções.

O engenheiro André Rebouças⁵⁹ é a figura central na elaboração dessa “metodologia de combate à seca”, se assim podemos intitular. Além dos centros de abastecimento que seriam “espaços onde a chegada dos socorros públicos permitiria uma retomada da dinâmica econômica comprometida pela estiagem” a serem interligados pelas vias férreas, o mesmo argumentava, segundo Cândido (2014, p. 140), que se fazia necessário “empregar as vítimas da seca em atividades industriais propiciadas pelos centros de abastecimento montados pelo governo para que, em seguida, fosse possível a reconquista do sertão, através de açudes, estradas e canais”.

Para Rebouças, as ferrovias desempenhariam papel fundamental para a resolução da questão climática, sobretudo do ponto de vista capitalista de proteção da propriedade e garantia da reprodução social sertaneja. Em 1877, ele elaborou um mapa espacializando a região semiárida nordestina atingida periodicamente por secas e traçou linhas férreas que poderiam auxiliar nesse combate às crises socioeconômicas decorridas dos fenômenos climáticos. Observemos na Figura 07:

⁵⁸ Tratamos em linhas gerais sobre essa Comissão Científica no tópico 1.3 deste trabalho.

⁵⁹ Irmão do também engenheiro Antônio Rebouças. Por vezes atuaram conjuntamente, seja visitando juntos a Inglaterra em 1862, o “centro das grandes transformações técnicas do mundo”, ou ainda numa frustrada tentativa de empreendimento ferroviário no Paraná. Especificamente sobre André Rebouças, foi professor da Escola Central e a “década de 1870 seria marcada pela imensa produção escrita de André Rebouças, boa parte dela publicada no Jornal do Comércio. Participaria também de um sem-número de comissões nomeadas pelo Governo Imperial”, além de “redator, por muitos anos, da Revista do Instituto Politécnico Brasileiro e sócio do Clube de Engenharia”, e na década de 1880, atua como entusiasta abolicionista (SOUZA NETO, 2011, p. 47-49).

Figura 07 – Mappa da região flagellada pela seca de 1877: com os caminhos de ferro de socorro



Fonte: Elaborado por André Rebouças (1878). Biblioteca Digital Luso-Brasileira (2021).

No mapa elaborado por Rebouças, a relação seca-ferrovia é evidente. O autor além de mapear as vias férreas já construídas e em operação (tracejado preto), propõe diversas outras (tracejado vermelho) seguindo a mesma lógica: avançando sobre o sertão, interligando zonas produtivas e atingidas pela seca a pontos estratégicos no litoral, sobretudo às capitais provinciais.

Quanto ao Ceará, o engenheiro propõe interligações férreas com todas províncias vizinhas – atestando o quanto a questão climática era aguda nesse território. Ademais, a EFB, naquele momento construída até Baturité, tinha, na previsão de percurso reproduzida por Rebouças, a mesma do projeto defendido pela burguesia comercial fortalezense, no qual, da capital, a via avançaria sobre o sertão até atingir a região do Cariri e em seguida se direcionaria ao rio São Francisco.

Dito isso, para André Rebouças e os engenheiros do círculo que frequentava o IPB, mais do que o socorro pontual no trabalho nessas grandes obras, tal qual as ferroviárias, o Estado deveria fornecer as condições para que os flagelados efetivamente se proletarizassem e, assim, como classe, se reproduzissem enquanto força de trabalho nas áreas acima mapeadas: “Rebouças falava não somente de melhoramentos materiais a serem gerados; vislumbrava também a formação de uma classe de trabalhadores que, dirigidos por empreendedores capazes, poderiam se tornar agentes úteis ao progresso do país” (CÂNDIDO, 2014, p.141).

Somado aos profissionais que apresentariam a visão científica da chamada engenharia social (CÂNDIDO, 2014), a imprensa também cumpriria seu papel em reforçar essas soluções técnicas para problemáticas eminentemente sociais. Em editorial intitulado de “A secca do Norte”, de 16 de dezembro de 1877, ou seja, um mês após a referida sessão do IPB, o *Jornal do Commercio* criticava o tipo de visão que só compreendia o papel do Estado na oferta de esmolas, afirmando que “não se pôde mais impedir os resultados da falta de previsão, nem por isso a missão do governo deve limitar-se á distribuição de esmolas”, em face de que “uma grande parte dos recursos que se tem despendido com esmolas, terão dado resultados productivos se fossem utilizados em trabalhos publicos nas provincias assoladas”, e sintetizava revelando que a maior preocupação, além do uso da força produtiva dessa massa de flagelados, era efetivamente o controle social:

As esmolas ficarião á conta da enexaurivel caridade particular; e quanto aos socorros do Estado se traduzirião na organização de trabalhos publicos, nos quaes a gente valida encontrasse meios de subsistencia sem o **perigo da ociosidade**; que além de tudo pôde **gerar a imprevidencia** na população, acreditando que não tem de preoccupar-se com o provir, desde que nos dias da desgraça deve contar com a mão

protectora do Estado, **sem que precise de trabalhar**. (Jornal do Commercio, 16 de dezembro de 1877. Grifos nossos).

O alinhamento do Jornal do Commercio com essas propostas revelava seu caráter conciliatório, pois ao mesmo tempo que reconhece a atuação do Estado na distribuição de esmolas, concomitantemente, afirma que era preciso avançar para a oferta de trabalho para os flagelados. Esse periódico, sobretudo nos momentos de crise, cumpriria tal papel e se classificaria como um jornal apartidário, mas de posições conservadoras moderadas (SODRÉ, 1999).

Ademais, no próprio editorial supracitado, a EFB apareceria como a obra que no Ceará o governo imperial havia de focalizar os investimentos para absorção da mão-de-obra flagelada. Nesse sentido, questiona-se no editorial: “Mas, não será maior e mais efficaz o beneficio, se o que se está despendendo em esmolas, fôr destinado a reproduzir-se em trabalhos de utilidade publica?”; adiante, insiste “Por que o governo não ha de tomar a si a construcção da estrada do Baturité?”; e justifica:

Seria um acto digno de louvor, revelando os largos designios do ministro, que ele ligasse seu nome, mostrando-se compenetrado dos sentimentos e idéas que caracterisam os estadistas.

Com aquella estrada, tendo por ponto objectivo o valle dos Cayriris [Cariris], e mais adiante as margens do S. Francico, não se teria evitado a calamidade natural que assola o Ceará; mas com certeza se terião attenuado muitos os seus terriveis effeitos. (Jornal do Commercio, 16 de dezembro de 1877).

Essa pressão sobre o Governo Central, realizada pelo Jornal, mesmo após a sessão do IPB que insistia na necessidade de grandes obras para enfrentamento da seca, se fez necessária diante da protelação do Imperador em encampar a ferrovia que, naquele momento, ainda estava sob a custódia da CCVB. Afirma Cândido (2014) : “Receavam os homens do primeiro escalão do Império que o retorno das chuvas esperadas para os meses iniciais de 1878 trouxesse prejuízos com a provável fuga dos sertanejos para o interior” (p. 159) e que somente em 1878, quando o liberal Visconde de Sinimbu acende a presidência do conselho de ministros, quebrando uma longa dominação conservadora nessa instituição, “o novo ministério enfatizaria a importância das grandes obras, terminando por ordenar a construção de ferrovias para o socorro dos retirantes” (p. 161). Tal orientação se deu sob a inspiração liberal das experiências realizadas pelos ingleses e indianos.

Nesses termos, a pressão política pela encampação da ferrovia e o emprego da mão-de-obra flagelada somou-se aos engenheiros que apontavam os fundamentos técnico-científicos dessas obras e os jornais que pressionavam publicamente, denunciando o “desperdício” de

recursos em esmolas e a negligência de não explorar aquela massa de desvalidos. O apoio da classe política nesse momento não seria exceção diante da calamidade posta; dizia respeito sobretudo a fundamentos burgueses que conciliavam o poder conservador, que ocupava a presidência da província desde 1876, com os interesses liberais, que ascendiam a presidência do conselho de ministros na gestão Sinimbu, de forma que:

[...] seguiam as elites locais o receituário liberal para o desenvolvimento das nações que passavam a integrar de forma mais estreita o circuito capitalista de produção e troca de mercadorias. Afinal de contas, aproveitar a presença de milhares de pessoas como mão de obra para serviços de infraestrutura era uma medida bastante sugestiva quando multidões imensas de pobres aglomeravam-se às portas dos centros do poder clamando por socorro. Nessas condições, as obras de socorros públicos figuravam como empreendimentos de um tipo peculiar: além de “melhoramentos materiais” a serviço da realização de lucros, seriam essas obras um importante meio de controle sobre uma população agitada pelas circunstâncias da carência extrema (CÂNDIDO, 2014, p. 147).

Como afirmado anteriormente, as ferrovias seriam, por excelência, os locais para incorporação da massa de flagelados no Ceará de 1877. A EFB recebeu privilegiada atenção nesse momento por dois motivos complementares: não se podia paralisar as obras que visavam modernizar o território por esse meio de transporte e, concomitante, essas obras absorviam grande número de trabalhadores, o que evitava que essa massa de flagelados migrasse do sertão para a capital.

3.1 A seca de 1877: o trabalho dos flagelados, tempero do progresso

“§ 9º A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e costeiro do caminho de ferro se não pessoas livres [...]”

Parágrafo da lei que instituiu a Garantia de Juros, Decreto nº 641 de 26/06/1852

“A Estrada de Ferro Baturité, construída entre Fortaleza e Baturité, surgiu dos esforços de um grupo de cearenses que tinham como objetivo, não só os efeitos causados pelas secas à economia da Província mas, também, para empregar a mão-de-obra ociosa em um projeto de reconhecida utilidade pública.”

O vapor nas ferrovias do Brasil, Benício Guimarães (1993, p. 167).

Em 1878, com a encampação pelo Governo Imperial da ferrovia, transfere-se a administração dos trilhos já assentados e as obras de prolongamento da Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité para o Estado. Como visto, essa medida foi tomada como forma de absorver a força de trabalho da população sertaneja diante da calamidade climática que

acometeu o Ceará no ano anterior, 1877. Lassance Cunha (1882, p. 6), diretor da EFB, explica como se deu esse processo:

A perda total de vidas em toda a então província do Ceará, durante o período da secca, de 1877-1879, é computada em 200.000 almas.

O governo geral em imitação do que se faz na India e na Algeria (sic), quando assolados esses paizes por cataclysmas idênticos, determinou entre outras medidas a construção de obras publicas com o duplo fim de proporcionar trabalho as populações flageladas pelo phenomeno e minorar os terriveis effeitos de futuras seccas.

Neste intuito, e como medida primordial, decretou a encampação da Estrada de Ferro de Baturité, e o seu prolongamento até a cidade deste mesmo nome. (*Apud FERREIRA, 1989 p. 34-35*).

Podemos observar que, além das duzentas mil pessoas computadas por Cunha, perdidas na seca de 1877-79, essa também decretara o fim da Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité com o Decreto Imperial de número 6.918, de 1 de junho de 1878, que abriu um crédito extraordinário de 9.000:000\$0000 para o resgate da ferrovia, de modo a pagar as suas despesas⁶⁰, e prosseguir com o prolongamento da mesma até Canôa (que depois passou a ser chamada de Aracoiaba).

Nesse processo de estatização da ferrovia, a justificativa endereçada a Pedro II revela os interesses e os sujeitos envolvidos. O documento em questão fora assinado por João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu – o Visconde de Sinimbu, amigo do Senador Pompeu e de Lafayette Rodrigues Pereira, que foi presidente da província do Ceará e do Maranhão⁶¹.

A argumentação mobilizava comparativos estrangeiros sobre a implementação de ferrovias como medidas de socorro, “a experiencia de outros paizes, que, como essa região do Imperio, estão sujeitos a sêccas periodicas, tem mostrado não haver meio mais efficaz para minorar os effeitos de taes flagellos, como o da constucção de vias ferreas” (Jornal do Commercio, 3 de junho de 1878). Ao tempo que, se a Lei de Garantia de Juros, cujo o trecho foi utilizado para iniciar esse tópico, vetava em seu nono parágrafo a utilização da mão-de-obra escravizada na construção das ferrovias, a população flagelada emergia como uma parcela a ser superexplorada em condições análogas às da população “formalmente” escravizada, de modo

⁶⁰ Com as obras de prolongamento paralisadas, a CCVB nesse momento já assistia o deterioramento de suas finanças. Apesar de Benévolo (1953) assinalar que, quando encampada em 1878, a companhia contava com um saldo de 637:451\$489, que foi distribuído em 3.101 ações, em Relatório do mesmo ano foi informado que a província como fiadora de um empréstimo adquirido pela companhia com o Banco do Brasil havia despendido quarenta contos e quatrocentos mil réis para o pagamento de parcela desse empréstimo. Assim constava em um “officio, em que a directoria da companhia cearense da via-ferréa de Baturité declarara [...] não poder, por falta de recursos proprio, ocorrer no fim do corrente anno ao devido pagamento da quota d’amortisação, e juros dos emprestimo, que contrahio com o banco do Brazil” (Relatório do Presidente da Província, 1878, Anexo nº 32).

⁶¹ Também assinaram: Carlos Leoncio de Carvalho, o Barão de Villa Bella, Guspar Silveira Martins, o Marquez do Herval e Eduardo de Andrade Pinto.

que a burguesia de então não se constrangia em afirmar o ideal de trabalho que consubstanciaria a modernização cearense:

Tirar vantagem da propria desgraça, empregando em trabalho uteis tantos braços ociosos; estabelecer um systema de serviço, que, sobre assegurar a essa população meios de subsistencia, alimente seu amor ao trabalho, mediante razoavel gratificação, tal é, Senhor, o pensamento fundamental do projecto que os ministros de Vossa Magestade Imperial resolverão submitter á sabia apreciação de Vossa Magestade Imperial, solicitando a necessaria approvação. (Jornal do Commercio, 3 de junho de 1878).

As bases para esse processo foram lançadas no limiar do Oitocentos, a sujeição ao trabalho nas secas emergiria em 1877, em face das condições de trabalho sertanejas que haviam se desmantelado com o avanço da monocultura agroexportadora, da passagem do gado para o algodão. Assim, quando ocorriam as secas, os mais atingidos eram a população sertaneja, justamente pela “desestruturação das pequenas culturas de subsistência, derivada da incorporação de tantos vaqueiros, rendeiros, moradores e jornaleiros à cotonicultura e a outros negócios agrários sujeitos ao mercado exportador” (CÂNDIDO, 2014, p. 76). Nesse cenário, diante das “mudanças econômicas – tidas como modernizadoras pelas camadas sociais superiores – os sertanejos procuravam resistir, apegando-se aos meios tradicionais de proteção propiciados pelas relações paternalistas” (*Ibid.*, p. 76).

O outro aspecto que durante as secas reforçava a tese de que a maneira adequada de lidar com a crise social seria a decretação de grandes obras e a incorporação da massa de flagelados pelo trabalho, constituiu-se ideologicamente no combate à “ociosidade”. A burguesia invertia a situação e se colocava como vítima da seca, pois as invasões e o comportamento dos retirantes ameaçavam a ordem (capitalista). O trabalho era o artifício para proteger a burguesia e para controlar os pobres, sintetiza Cândido (2014):

Essa valorização positiva do trabalho estava, portanto, balizada pelo temor de que uma parcela miserável e ociosa da população se voltasse contra outra parte da sociedade, esta última sim considerada a verdadeira vítima do barbarismo que a miséria gerava. As invasões sertanejas aos centros urbanos deram motivo para um clima de incertezas hobbesianas que fazia com que as classes dominantes encarassem a administração da pobreza como uma espécie de cruzada civilizatória na qual o elemento “trabalho” desempenharia um proeminente papel. Este – o trabalho – não teria apenas como função a criação das riquezas materiais da sociedade; seria também, e talvez principalmente, um instrumento de regeneração sobre todo um conjunto de vícios a que os retirantes inativos estavam, por suposto, expostos (p. 149).

Compreendido os fundamentos que embasavam essa política de combate à seca, a encampação da ferrovia pelo Governo Imperial e consequentemente o emprego da população flagelada aparecem na fala de José Julio de Albuquerque Barros, Presidente da Província do

Ceará, na Assembleia Provincial, em 1º de novembro de 1878. Para Barros, o que classificaria essas obras enquanto socorro público era o fato de que “em todas ellas são empregados operarios indigentes”, sendo as “obras autorizadas pelo Governo Geral [...] as do Quartel da força de linha, o Paio da pólvora d’esta capital, e as duas estradas de ferro de Baturité e Sobral” (Relatório do presidente da Província do Ceará, 1878, p. 58).

Os “operários indigentes” eram a população sertaneja que, diante da calamidade da seca, perdiam as condições de sobrevivência, e na qual a intervenção estatal viria de encontro na decretação de grandes obras públicas, com o objetivo primordial de, como supracitado na fala do Visconde de Sinimbu: “tirar vantagem da própria desgraça”. Assim, na seca que se iniciava em 1877, evitava-se a “imprudência” denunciada pelo Senador Pompeu, cometida pelo governo em secas anteriores, onde se ofertou ajuda direta (alimentos e vestimentas). Nesse momento, o socorro viria a partir do trabalho em obras públicas, pois a “caridade não poderia ser confundida com o pernicioso gesto da concessão de esmolas, da doação incondicional geradora de inúmeros vícios entre os pobres, como rezava a ideologia liberal em voga” (CÂNDIDO, 2014, p. 142).

O ideal do trabalho oferecido à população era visto e exaltado pelos agentes do poder não apenas como uma ação de obrigação estatal, mas sobretudo uma medida de controle social e da própria ordem pública. No referido Relatório, isso fica explícito quando afirma o presidente que caso as comissões de socorro julgassem insuficiente os postos ofertados “para dar trabalho aos indigentes validos”, deveriam requerer que fossem “iniciadas obras pela necessidade de dar ocupação ao povo e evitar os perigos, que da ociosidade resultam para a ordem e costumes públicos” (Relatório do presidente da Província do Ceará, 1878, p. 58).

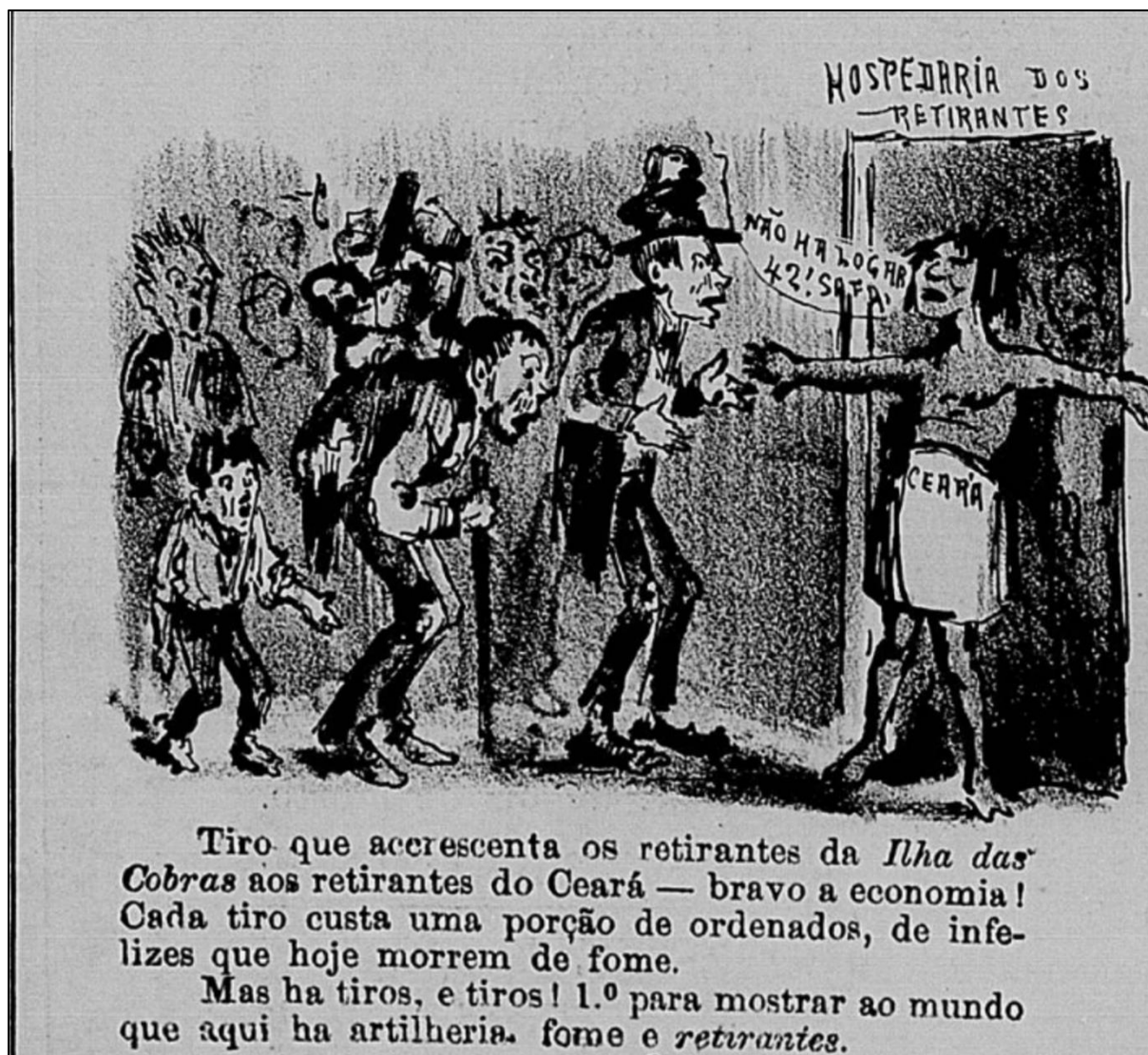
Data de 1877 a criação dessas comissões de socorro, nas quais os debates realizados pelo corpo científico que projetava as obras e os recursos governamentais mobilizados pela classe política eram organizados e direcionados. Essas comissões “deveriam promover meios eficientes de restaurar o controle sobre o comportamento dos retirantes, moralizando e ordenando os grupos sertanejos”. Para tal, os nomeados eram pessoas de prestígio e socialmente respeitadas, “seriam assim os comissários de socorros preferencialmente escolhidos entre os médicos, vereadores, proprietários de terras, padres e juizes das diferentes localidades” (CÂNDIDO, 2014, p. 148).

No que se refere às orientações recebidas pelos componentes das comissões de socorro, afirmava-se, na Circular de 17/04/1877, que:

não basta matar a fome ao necessitado para apagar-lhe na mente os horrores de sua situação, é além disso indispensável que a mão beneficente derrame sobre a sua cabeça a esperança que lhe foge, fazendo-a entrar de novo nos cálculos de sua existência e nas relações íntimas da família. (*Apud.*, CÂNDIDO, 2014, p. 148).

Dessa forma, por mais que a orientação fosse de não lhes deixar fugir a esperança – quase um apelo humanitário que não passava de retórica –, os serviços das comissões se dariam principalmente na distribuição de alimentação para os retirantes empregados nas grandes obras e, como resultado direto, obter-se-ia o controle social e a preservação da ordem capitalista. Essa atuação dependeria totalmente da disponibilização dos recursos do Poder Central. O periódico “O Besouro” ironizava, em 1878, a forma que o Estado tratava da calamidade. Na charge intitulada “Os tiros civis e os tiros incivis”, comparava os gastos entre as balas e os alimentos para atender aos retirantes atingidos pela seca, vejamos na Figura 08:

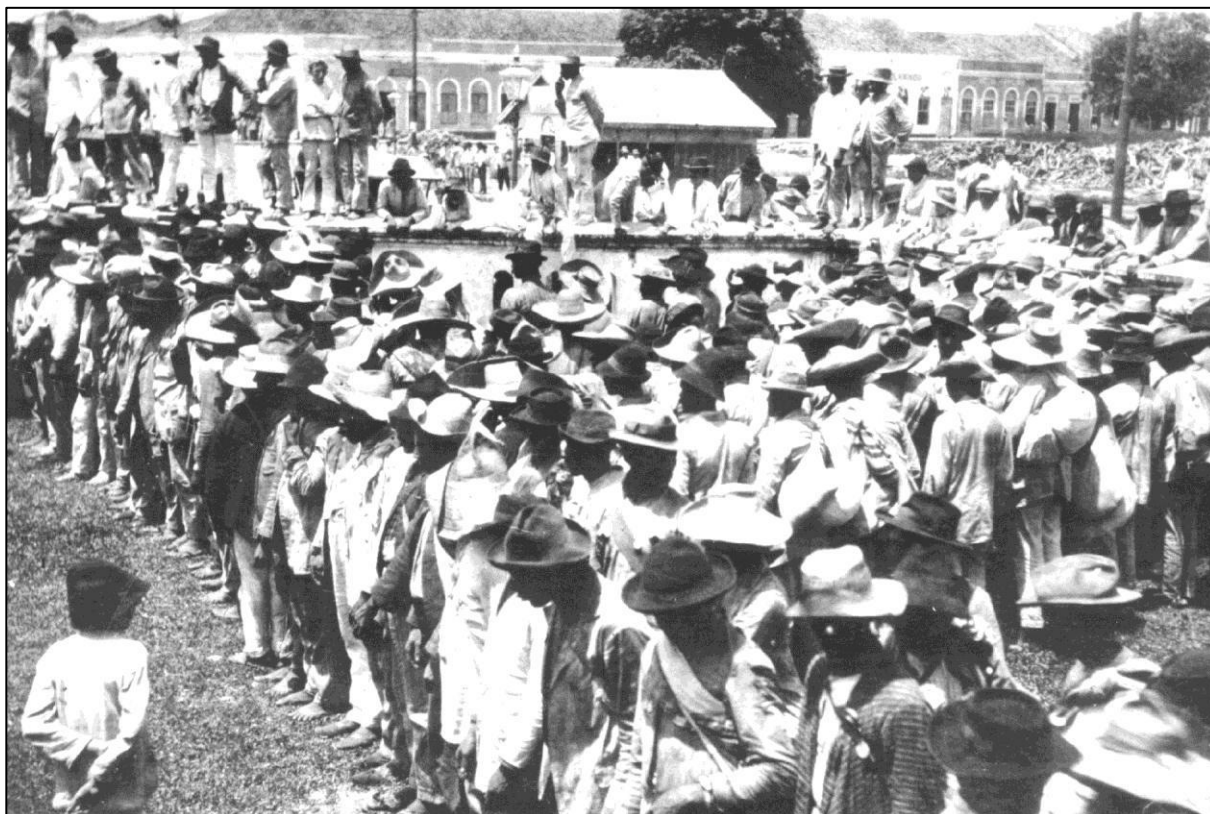
Figura 08 – Charge d’O Besouro em 25 de maio de 1878



Fonte: O Besouro: Folha Ilustrada Humorística e Satyrica (Nº 8, 25 de maio de 1878, p. 60)

Apesar de escasso os recursos que chegavam ao Ceará, a possibilidade de acessá-los fazia-se principalmente em Fortaleza. Era na capital da província que as comissões de socorro organizavam e direcionavam a massa de flagelados aos pontos de trabalho. Na Figura 09, é possível observar o expressivo número de pessoas aglomeradas na Praça da Estação em Fortaleza durante a seca de 1877-1880:

Figura 09 – Retirantes em Fortaleza na seca de 1877-1880



Fonte: Museu da Imagem e do Som do Ceará.

Quanto às condições de trabalho, por mais que “livres”, conforme determinava a Lei de Garantia de Juros ao vetar o emprego da mão-de-obra escravizada em ferrovias, nos períodos de seca a massa de desvalidos fundamentalmente se sujeitava ao trabalho pela oferta de alimentação diária, identificada nos Relatórios pelo termo “ração”. Em publicação da Revista de Estradas de Ferro, que circulou no Rio de Janeiro entre 1885-1889, sob a direção do engenheiro Francisco Picanço, revelou-se que era desconhecido o valor empreendido para o fornecimento da alimentação aos retirantes que trabalharam no prolongamento da EFB:

O Governo resgatou esta via férrea em 1878, durante a secca do Ceará; e construiu o trecho de Pacatuba a Canoa com os retirantes, aos quaes distribuiu alimentos, por conta da verba — socorros públicos. A quantia gasta em alimentos não é conhecida. (Revista de Estradas de Ferro, 1887, nº 34, p. 151).

Além da alimentação, havia uma baixa remuneração que sofria constantes atrasos. O que distanciava esses trabalhadores flagelados dos formalmente escravizados era pouco, em alguns casos, somente a natureza do ofício e a possibilidade de em algum momento receber a remuneração prometida, mas, em ambos, a superexploração favorecia a acumulação capitalista e não constrangia quem disso se beneficiava. Essa situação reforça que a liberdade do trabalho enquanto prerrogativa da Lei de Garantia de Juros⁶² e mantra liberal não se efetivava

[...] pois a preocupação não estava nas questões humanas, mas no controle da força de trabalho e da imagem de inserção do progresso com mão de obra livre. O livre é pauta menos importante para a classe senhorial que visava sempre aumentar os lucros da lavoura, já que era sob a exploração física e mental dos homens sem propriedade, letras e comércio que a modernização seria fincada no solo. (ASSIS, 2011, p. 48).

Logo, sob essas condições de trabalho, as obras tomaram um ritmo acelerado, visto que vinte e três dias após a publicação do Decreto que encampava a obra da EFB, a comissão de estudos e construção nomeada pelo Ministério da Agricultura, comandada pelo engenheiro chefe Carlos Alberto Morsing, já desembarcava no Ceará e, logo em seguida, 1 de julho do mesmo ano, se iniciou em Pacatuba o prolongamento da via até Canôa (MORSING, 1880).

É possível acompanhar as condições de trabalho realizados a partir da publicação intitulada “Synopsis histórica organizada pela secretaria da mesma estrada de ordem do Director e Engenheiro Chefe”, datada de 1880. O documento trata dos dois primeiros anos da via sob a custódia estatal e possibilita vislumbrar alguns eventos e acontecimentos importantes para termos uma noção da forma como os trabalhos eram realizados. A exemplo disso, a importação de material, entre dezembro de 1878 e março de 1879, trazido por embarcações belgas, norte americanas e, ainda, outros provindos do Rio de Janeiro e de Pernambuco, que desembarcaram materiais diversos, desde trilhos, chapas de junção, fios de telégrafos, entre outros. O material em questão foi descarregado por oitenta emigrantes em jangadas compradas pela diretoria e, até aquele momento, a interligação do porto com a Estação Central em Fortaleza não era feita por via férrea, essa só seria realizada após pedido do engenheiro chefe em 17 de dezembro de 1878 (MORSING, 1880).

No geral, é possível perceber, a partir dessa exposição de materiais importados, agora pelo Governo Imperial, a continuidade na importação de mercadorias europeias. Essa situação

⁶² Cabe pontuar também que a Lei de Garantia de Juros beneficiaria sobretudo o capital financeiro ao garantir lucro independente das receitas das ferrovias contempladas por tal incentivo. Ademais, a mesma legislação foi usada politicamente pelo Poder Central, conforme Zuza (2011, p. 147), “serviu como moeda política para o governo atribuir as concessões em todo o território nacional e obter apoio para os seus projetos”.

conforma aquilo que Lessa (1993, p. 25) nomeou de mercado capitalista do ferro, capitaneado pela Inglaterra a partir das ferrovias:

A utilização do ferro na construção de ferrovias, sistemas de instalações sanitárias e de gás, maquinarias, edifícios, criou um mercado para garantir o lucro dos investimentos e, até mesmo, a sobrevivência da indústria siderúrgica. A urbanização foi um fator decisivo para o surgimento de necessidades que teriam de ser atendidas e desempenhavam um papel importante para a comercialização dos produtos industrializados. Em suma, o sistema capitalista criou um mercado para o ferro.

A distinção seria que, se ainda sob a custódia da CCVB a ferrovia era praticamente construída com material inglês, agora constituiria, pelo menos nesse “recomeço”, também em material norte-americano, o que demonstra a expansão do referido mercado capitalista do ferro, conforme a difusão das ferrovias e demais maquinarias.

Quanto aos trabalhadores, o perfil seria de pessoas que durante a seca se sujeitavam ao trabalho árduo em obras públicas, em troca de alimentação e do consentimento de, “segundo o mérito, uma gratificação diária de 200 a 800 réis a cada um” (FERREIRA, 1989, p. 91). A organização desses trabalhadores se dava por turmas que se dividiam, em 1878, na condução de pedras para calçamento de cidades, produção de tijolos e telhas, abertura de poços, limpeza pública e, também, no prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité.

Nas obras ferroviárias, os trabalhos que mais absorvia mão-de-obra flagelada eram aqueles que dispunham de pouca exigência técnica e demasiado esforço físico, como os serviços de terraplanagem. Além desses, Cechin (1978) enumera os principais postos de trabalho de infraestrutura:

Nos trabalhos da infra-estrutura distinguem-se entre os operários: sondadores, roçadores, cavoqueiros, condutores, niveladores, etc. Saliente-se, no entanto que estes qualificativos não supõem habilitações especiais por parte dos indivíduos. Esta fase da construção da linha, e praticamente tudo é aqui realizada por instrumentos simples e força muscular. [...] O próprio transporte das terras somente empregava tração animal para distâncias, segundo um autor da época, superiores a 450 metros. (p. 41).

Eram esses serviços acima listados e atividades afins os realizados pelos flagelados naquele momento. As cerca de três mil pessoas que trabalhavam no prolongamento da EFB “executavam as mais diferentes tarefas: fabricavam tijolos e cal, abriam picadas e destocavam terrenos, construíam barracas e plantavam roçados, procuravam veios de água e carregavam dormentes e trilhos”, obedecendo a uma divisão do trabalho por sexo e idade, de forma que “homens eram empregados nos serviços da linha enquanto as mulheres cozinhavam, serviam nas enfermarias e carregavam materiais. As crianças, além de transmitirem recados, levavam a preciosa água para matar a sede dos operários” (CÂNDIDO, 2014, p. 34-35).

Nas Figuras 10 e 11, podemos observar o trabalho dos cavouqueiros que, conforme o Dicionário de Estradas de Ferro, organizado pelo engenheiro Francisco Picanço e publicado em 1891, trava-se dos serviços que os ingleses chamavam de “*Quarry-man*” e aqui foi traduzido para “Trabalhador de pedreira” (p. 189). Nesse trecho as obras de prolongamento da EFB estavam no distrito de Itapai, entre Acarape e Baturité⁶³:

Figura 10 – Vista parcial do prolongamento da EFB em Itapai (1879)



Fonte: Museu da Imagem e do Som do Ceará

⁶³ O lugar de captura dessas fotografias encontra-se representado no Mapa 09.

Figura 11 – Corte na serra no prolongamento da EFB em Itapai (1879)



Fonte: Museu da Imagem e do Som do Ceará

Nesse momento, as obras da EFB já estavam encampadas há um ano pelo poder imperial, que, por sua vez, manifestaria preocupação quanto a essa via, de tal forma que as imagens supracitadas haviam sido capturadas a mando do próprio Dom Pedro II, conforme atesta Silva (2013):

O Imperador D. Pedro II, no ano de 1879, solicitou que fossem tiradas estas fotografias das obras da Estrada de Ferro com a finalidade de verificar o andamento das obras que somava muitos recursos dos cofres imperiais. Através das imagens é presumível que o andamento destes trabalhos só foi possível pela existência de mão de obra qualificada, mesmo que esta fosse minoria ante o grande número de trabalhadores envolvidos nos trabalhos da ferrovia. (p. 73).

Ao apontar que nesses tipos de trabalho havia mão-de-obra qualificada em conjunto aos retirantes, incorre-nos identificar que as obras da EFB tornavam o flagelado um proletário propriamente dito, por pagar um “salário”, mas sobretudo nesse momento por obrigá-lo a se reproduzir como operário, inclusive se especializando a partir do trabalho empírico junto aos engenheiros. Essa aprendizagem no presente contexto seria distinta por se tratar de uma parcela específica da população que havia sido incorporada nas obras como socorro público. No entanto, desde as primeiras ferrovias brasileiras, a carência de mão-de-obra qualificada

obrigava a importação de engenheiros, sobretudo ingleses, assim como, que esses ensinassem aos trabalhadores locais:

O técnico estrangeiro tinha que ensinar aos operários nacionais ofícios completamente desconhecidos para eles e ainda inculcar hábitos regulares de trabalho, que também desconheciam. Sem saber geralmente uma palavra da nossa língua, o entendimento era difícil e só a incrível capacidade de imaginação e de improvisação do pessoal conseguia romper a barreira linguística. (TELLES, 2011, p. 56).

A proletarização de sertanejos tratava-se de uma faceta importante da modernidade a ser alçada pela burguesia de então, mais do que instalar propriamente a ferrovia no território cearense, era preciso que as relações sociais fossem transformadas. A seca era o momento ideal para se ter o agricultor de subsistência arrancado da terra e incorporado nas grandes obras; essa celebração, por vezes romantizada, da relação entre engenheiros e retirantes, que tinha como saldo a transformação do agricultor em operário, pode ser identificada em Guimarães (1993):

Além de bons engenheiros, a Baturité contou com o denodado trabalho dos cearenses retirantes das secas, transformados em operários e que executaram os serviços em condições das mais difíceis (sic). Eram ao todo mil e quinhentos trabalhadores que, em conjunto com familiares, formavam uma comunidade de 4.500 pessoas. (p. 167).

Dito isso, o trabalho na construção de ferrovias, via de regra, contava em sua organização com a utilização de estruturas para abrigar o operariado que ali trabalhava. Quanto ao prolongamento da EFB nos períodos de seca, esse cenário também se repetia, com o agravante de que, se eram os migrantes fugidos da calamidade que eram absorvidos nessas obras, a oferta de casas era condição fundamental⁶⁴. A exemplo, Cândido (2014) relata que na primeira seção do prolongamento da via foram construídas três residências que abrigavam abarracamentos e roçados, além de “oficinas de ferreiro e carpina, depósito de víveres e materiais” (p. 35).

Para além das condições já expostas de superexploração do trabalho dos flagelados em meio à seca, da baixa remuneração dos serviços de extremo esforço físico e da alimentação se tratar de ração, esses trabalhadores ainda se deparariam com as consequências das precárias condições dos abarcamentos, como a representada na fotografia abaixo, capturada em Baturité, em 1880 (Figura 12), que retrata uma típica família de flagelados, assim como a estrutura dos abarracamentos aos quais nos referimos.

⁶⁴ Na realidade, não se tratavam de casas propriamente ditas, mas de abarracamentos, cujo Dicionário contemporâneo da língua portuguesa, publicado em 1881, definia como “acção ou effeito de abarracar. [...] Logar aonde se acham muitas barracas armadas” (AULETE, 1881, p. 5), justamente como a observada na Figura 12.

Figura 12 – Família de flagelados em Baturité (1880)



Fonte: Leite (2019, p. 407).

Nessas condições supracitadas e diante da evidente insalubridade desses ambientes, recorrentes doenças se proliferavam, como foi o caso da varíola. Essa epidemia se alastrou pela província a partir de Fortaleza, seguindo justamente o percurso da ferrovia atingindo diretamente as obras de prolongamentos, e viu, em fins de 1878, seu ápice: “Enfermarias tiveram de ser improvisadas nas residências da estrada de ferro e [...] um hospital foi construído para o isolamento dos casos mais graves” (CÂNDIDO, 2014, p. 35).

O mês de dezembro de 1878 demarcou a culminância da epidemia. O jornal conservador *Pedro II* (que circulava no Ceará) aproveitava a situação para fazer críticas ao liberal que presidia a província – José Júlio de Albuquerque Barros – e o responsabilizar pela pilha de corpos que diariamente se acumulava em Fortaleza. Dizia o editorial de 12 de dezembro:

Trememos diante das scenas presentes; trememos pelo futuro que nos aguarda. Aterra-nos esta tristissima realidade, que o mais habil pincel não póde fielmente reproduzir; aterra-nos a idéa do aniquilamento moral e material desta grande parte do paiz, em vista da corrupção que lavra na administração do Sr. Dr. José Julio! (*Jornal Pedro II*, 12 de dezembro de 1878, p. 1)

Quanto aos números de mortos, previa-se o seguinte: “teremos em dezoito dias, 15,750 mortes, só pela variola, nesta infeliz terra, sob a administração do Sr. Dr. José Julio!” (*Ibid.*). No decorrer daquele mês, as edições do jornal computavam a tragédia: “sepultaram-se no cemiterio da Lagôa-Funda [em Fortaleza] 2,046 cadáveres de variolosos”, no dia 9 foram 574; no dia 11 foram 808 sepultamentos; e mais 664 em 11 de dezembro, que se somariam aos 5.501 contabilizados entre os dias 1 e 8, totalizando 7.547 mortes (*Ibid.*, p. 2).

No dia 15 de dezembro de 1878, as mortes já atingiam 8.744 pessoas (*Ibid.*, 15 de dezembro de 1878, p. 2), e em 25 de dezembro daquele ano, o intitulado “Obtuario dos variolosos”, cravava 12.569 cearenses que tiveram a vida ceifada pela varíola (*Ibid.*, 25 de dezembro de 1878, p. 2). Quanto à previsão do jornal de que nos dezoito dias seguintes ao 12 de dezembro a província atingiria 15.750 mortos, essa não se efetivou por pouco. A edição de 5 de janeiro de 1879, ou seja, vinte e cinco dias depois, computava 14.191 falecidos para a conta daquela arrasadora epidemia (*Ibid.*, 5 de janeiro de 1879, p. 1).

Cabe destacar que esses assombrosos números se referem somente aos sepultamentos realizados na capital cearense, dessa forma, o número exato dessa tragédia por mais que incalculável, era muito superior aos contabilizados naquele momento. Assim sintetiza Cordeiro (1997) o drama vivido pelos cearenses com a somatória da seca e da peste:

Um fato marcante na vida do cearense na segunda metade do século XIX é, sem sobra de dúvidas, a grande seca de 1877 a 1879, que surpreendeu os cearenses depois de 32 anos de alívio. O pânico alcançou mesmo famílias abastadas, que abandonaram suas casas e fazendas com medo da fome. O sertão ficou praticamente vazio. Muitas pessoas morreram ao longo dos caminhos, e o gado foi quase inteiramente dizimado. À fome seguiu-se a peste, que se espalhou mais facilmente em virtude das parcas condições sanitárias. (p. 75).

As condições de insalubridade dos abarracamentos pioravam essa situação epidêmica, como visto acima. Na realidade, a exposição à doenças, as longas jornadas, a ausência de vestimentas e equipamentos adequados, somado às condições físicas desses trabalhadores que da seca fugiam, configura um intenso processo de precarização do trabalho em função da instalação de um imenso capital fixo que expandiria a fronteira de acumulação sertão adentro.

Os trabalhadores tipicamente ocupados nessas atividades que demandavam certa rotatividade e dependiam da instalação de abarracamentos foram analisados por Marx (no contexto europeu pós revolução industrial). Esses trabalhadores configurariam a “população nômade”, aquela que constituiria a “infantaria ligeira do capital, que, segundo suas próprias necessidades, ora a manobra para este lado, ora para aquele”, no qual o nomadismo era interrompido quando essa massa de trabalhadores acampava. Esse tipo de trabalho era

majoritariamente “[...] empregado em diversas operações de construção e drenagem, na fabricação de tijolos, queima de cal, construção de ferrovias etc.” (MARX, 2011, p. 899).

O autor ressalta um agravante na exploração desses trabalhadores, de modo que, ao acamparem em função dos locais de trabalho onde eram montados os abarracamentos, “o trabalhador se vê obrigado a receber, como parte de seu salário, uma casa cercada de emanções pestilenciais” e, além disso, a alimentação e a oferta de água também entraria como forma de remuneração, “seja ela boa ou má, fornecida ou não, ele tem de pagar por ela ou, mais precisamente, tolerar que seja descontada de seu salário” (*Ibid.*, p. 902).

As condições de trabalho e de salubridade nesses ambientes pouco importavam ao explorador, e, no caso da EFB esse seria o próprio Estado a partir das comissões de socorro e da diretoria da ferrovia. O típico explorador capitalista citado por Marx, não se preocupava quanto às condições de trabalho, pois a crença burguesa era de que os trabalhadores envolvidos nessas atividades não eram “suficientemente educados para conhecer seus direitos sanitários, e que nem a mais obscena moradia nem a mais podre água de beber jamais serão motivo para provocar uma greve” (*Ibid.*, p. 904). Mas isso não era de todo verdade.

Por mais que a condição calamitosa da seca obrigasse os flagelados a sujeitarem-se ao trabalho praticamente em troca de alimentos e moradias, havia, ainda que pontualmente, movimentação política desses em resposta às condições de trabalho. A título de exemplo, assinala Cândido (2002) que o austríaco Julius Pinkas – engenheiro chefe da segunda seção da ferrovia – relatou, em 1879, que, dos quinhentos operários solicitados para as obras, “[...] somente cerca de trezentos compareceram à primeira chamada ao trabalho, quando foram distribuídas roupas”. E relatou ainda que, no dia seguinte, desses trezentos, “não mais do que cem operários compareceram ao trabalho” (p. 87). Em outros termos, durante a seca, uma parcela dos trabalhadores compareciam nos primeiros dias para receber roupas e alimentos e muitas vezes seguiam para outros lugares, algumas vezes em busca de outras ocupações, rejeitando, assim, a sujeição à superexploração.

Em outros momentos, as revoltas se davam quando o mínimo prometido faltava, no caso, a alimentação. Um episódio expressivo se deu em 10 de setembro de 1879, quando Antonio Hardy – fiscal do depósito localizado em Acarape – relatou a não existência de carne há mais de oito dias, de forma que “a falta de carne é muito sensível a trabalhadores ocupados em serviços tão árduos como duma estrada de ferro, com especialidade àqueles ocupados em carregar trilhos” (*Apud CÂNDIDO*, 2014, p. 41).

Se faltavam alimentos a quem, segundo o mérito estabelecido pela burguesia de então, o merecia, ou seja, os retirantes incorporados nas obras públicas, imaginemos então a parcela daqueles que, por não terem condições físicas ou por falta de postos, não estavam “trabalhando”. Nesse sentido, ainda em 1878 o periódico “O Besouro” denunciava a dramática situação vivida no Ceará:

[...] nosso amigo José do Patrocínio, em viagem por aquella provincia, enviou-nos as duas photographias por que foram feitos os desenhos da nossa primeira pagina. São dois verdadeiros quadros de fome e miseria. E’ n’aquelle estado que os retirantes chegam á Capital, aonde quasi sempre morrem, apesar dos apregoados soccorros, que segundo informações exactas são distribuidos de uma maneira improficua. A nossa estampa da primeira pagina é uma resposta cabal áquelles que accusavam de exageração, a pintura que se fazia do estado da infeliz provincia. Repare o governo e repare o povo, na nossa estampa, que é a cópia fiel da desgraça da população cearense. Continuaremos a reproduzir o que o nosso distincto collega nos enviar a tal respeito. (O Besouro: Folha Illustrada Humoristica e Satyrica, 20 de julho de 1878, p. 122)

A pintura que estampava a capa do periódico, elaborada a partir das imagens enviadas por José do Patrocínio, representava em corpos infantis o estado dos retirantes. O objetivo, como fora dito acima, era expor a população da capital imperial à situação pela qual passava o Ceará, de forma que o envio de Patrocínio ao Ceará se deu em face de que “a tragédia ainda não era conscientizada nos altos escalões do poder imperial e para oferecer um quadro real a *Gazeta de Notícias* [...] resolve enviar para Fortaleza um dos seus redatores” (LEITE, 2019, p. 163. Grifos do autor).

Assim, a partir dos registros realizados por José do Patrocínio, foi elaborada a capa do periódico. É preciso recordar que, quando em vários momentos se combatia a oferta de esmolas, sob o argumento de que essas acomodariam os retirantes, são dessas pessoas ilustradas na capa d’O Besouro (Figura 13) a que se referiam, esses eram os sujeitos aptos ao trabalho, segundo a burguesia local e nacional.

Figura 13 – Capa d'O Besouro retratando a seca no Ceará (1878)



Fonte: O Besouro: Folha Illustrada Humoristica e Satyrica (Nº 16, 20 de julho de 1878, p. 121)

Ainda que pontuais, o mesmo autor assinala a importância desses movimentos, característicos de um período de transição. Como afirmamos anteriormente, as mudanças no Ceará pós 1860 viriam em duas frentes com a ferrovia: a modernização na base territorial e as transformações nas relações sociais. Assim, nas obras do prolongamento da EFB durante as secas,

A miséria extrema pela qual esses sertanejos passavam não os condicionava à passividade. Pelo contrário, o padrão de trabalho novo, de tipo capitalista, caracterizado pelo tempo cronometrado, pela disciplina, e pela necessidade da obediência a um saber estranho, parece ter suscitado, por parte dos trabalhadores da construção da Estrada de Ferro de Baturité - homens e mulheres provenientes do sertão agrário -, momentos de conflitos e ações de resistência que marcaram indelevelmente a trajetória daquela ferrovia e a formação da classe operária. (CÂNDIDO, 2002, p. 86-87).

A organização proletária propriamente dita na conformação sindical, assim como movimentos grevistas entre ferroviários, seriam registrados na EFB em 1892 e 1902, e somente em 1912 na EFS, quando essa classe operária estaria de fato mais organizada e consolidada (FERREIRA, 1989). O que não significa diminuir a resistência desses trabalhadores sertanejos, mesmo que pontualmente.

Finalmente, quanto à organização dos trabalhadores nas secas, segundo Barros (1878, p. 50) “os indigentes validos foram divididos em turmas de cem sob a direcção de um chefe escolhido d’entre elles pelo bom comportamento, sabendo ler e escrever”, esse chefe era responsável pelo controle no alistamento desses operários, assim como na fiscalização das frequências, organizando uma folha pela qual “faz a chamada dos trabalhadores, e abaixo della certifica o pagador o numero das rações distribuidas em cada dia” (*Ibid.*, p. 50). O salário desse chefe era de 1\$000 e, quanto à alimentação dos operários, “cada pagadoria distribui rações diarias a um numero de trabalhadores, que tem oscillado de 4 a 6000”⁶⁵ (*Ibid.*, p. 50).

Como observado, era difícil apontar o número exato de flagelados que atuaram nas obras de prolongamento da EFB. Guimarães (1993) contabilizou 4.500; no Relatório de 1878 supracitado, tratava-se de um número entre quatro e seis mil. No entanto, a não contabilização exata não diminui a perversidade dada na forma de exploração desses trabalhadores.

As obras da instalação da Estrada de Ferro de Baturité, avançaram sob essas condições, conforme exposto. A burguesia fortalezense novamente animava-se com as movimentações da construção da via ao “superar” a calamidade da seca onde, em tese, todos saiam beneficiados:

⁶⁵ A nível de comparação, o bilhete da passagem de trem no trecho Parangaba-Fortaleza, de 7km, custava 500 réis em 1873 (FERREIRA, 1989).

essa classe avançava em seu plano de domínio territorial da capital sobre o sertão rumo ao Crato, a população acometida pela seca dispunha de “trabalho” e “comida” no serviço da ferrovia e o Estado economizava ao empregar os, agora, operários cearenses.

Era a liberdade do capital anunciada e defendida pelos liberais principiaados pelo Senador Pompeu que começava a tomar forma na província cearense. O sabor do progresso para a burguesia, os comerciantes, políticos e engenheiros era o dos drinques servidos no Palácio da Presidência em Fortaleza, na comemoração da inauguração da Estação de Canôa, em 14 de março de 1880. Já para os “operarios indigentes”, o sabor do progresso temperado pelo seu trabalho se restringiria à ração servida, sob a qual deveriam render graças não só ao alimento, mas também ao ofício que aprendiam. Nas palavras do próprio Diretor Chefe da EFB, o engenheiro Carlos Alberto Morsing, “sob a direcção intelligente do homem da sciencia o camponez cearense tornou-se em breve um excellent obreiro; graças aos cuidados dos engenheiros recobrou o seu antigo virgor, e graças as licções recebidas habilitou-se em varios ramos de industria” (MORSING, 1880, p. 8).

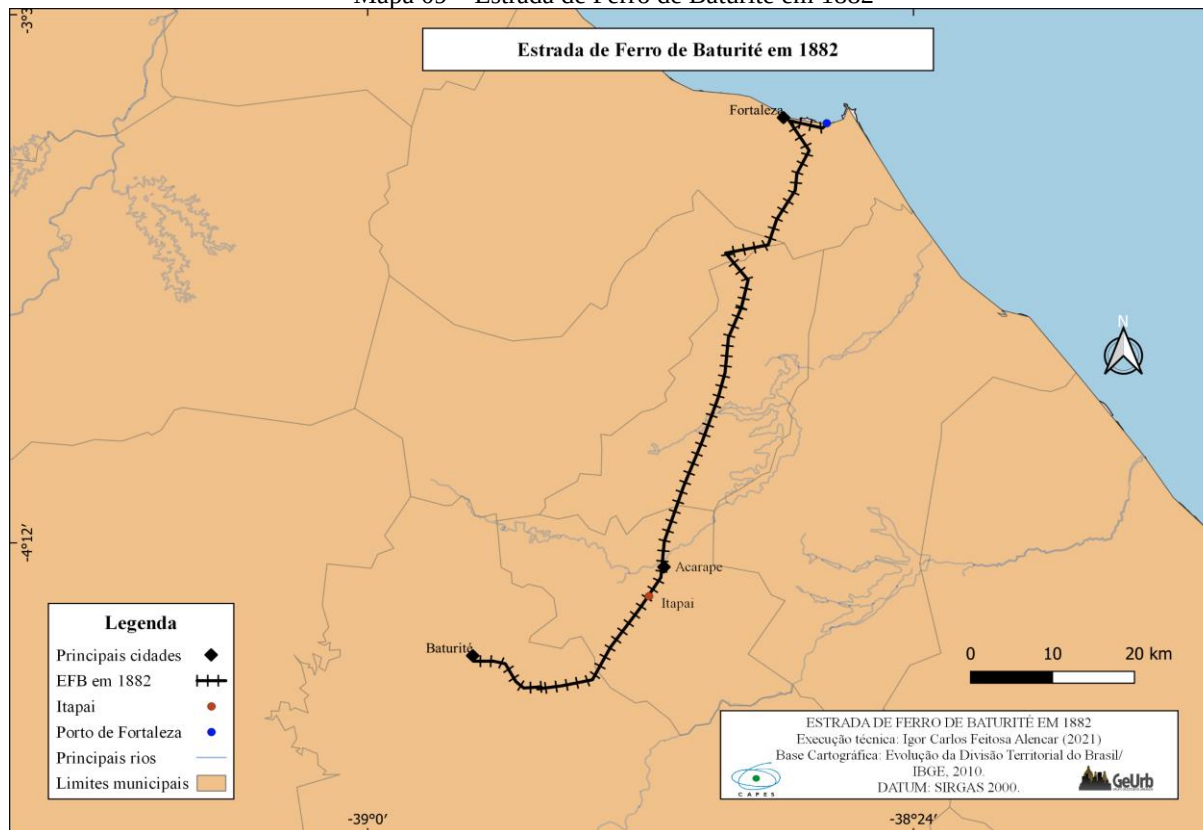
Em resumo, após a encampação da construção da ferrovia pelo Governo Imperial, conclui-se a instalação da via até Baturité, inaugurando a estação na cidade em 1882, ilustrada na Figura 14, e os trabalhos ficariam paralisados até 1888, quando outra seca atingiria novamente o semiárido nordestino e em especial o Ceará. De toda forma, a primeira parte do projeto de ferro e poder almejado pela burguesia fortalezense estava concluído, sobretudo graças ao emprego da mão-de-obra de retirantes que garantiram, naquele momento, a interligação das zonas produtoras de café, as serras úmidas no entorno de Baturité, diretamente ao porto da capital, via estrada de ferro (Mapa 09).

Figura 14 – Estação em Baturité (cartão postal)



Fonte: Cornejo e Gerodetti (2005, p. 245)

Mapa 09 – Estrada de Ferro de Baturité em 1882



Fonte: Elaborado pelo autor.

3.2 “Não ajuda nem a morrer” – A seca de 1915

“Chico Bento recebeu-a, examinou-lhe as manchas do pêlo, para ver se era sinal ou pisadura mal sarada. Bateu-lhe no lombo e o animal encolheu-se. Retificou o nó do cabresto, e, voltando-se para o menino, já quase de dentro de casa:

- Venha tomar seu café e depois sele a burra, que eu careço de ir no Quixadá.

Mas foi em vão que Chico Bento contou ao homem das passagens a sua necessidade de se transportar a Fortaleza com a família. Só ele, a mulher, a cunhada e cinco filhos pequenos.

O homem não atendia.

- Não é possível. Só se você esperar um mês. Todas as passagens que eu tenho ordem de dar, já estão cedidas. Por que não vai por terra?

- Mas meu senhor, veja que ir por terra, com esse magote de meninos, é uma morte!

O homem sacudiu os ombros:

- Que morte! Agora é que retirante tem esses luxos... No 77 não teve trem para nenhum. É você dar um jeito, que, passagens, não pode ser...

[...]

Na loja do Zacarias, enquanto matava o bicho, o vaqueiro desabafou a raiva:

- Desgraçado! quando acaba, andam espalhando que o governo ajuda os pobres...

Não ajuda nem a morrer!”

O Quinze, Raquel de Queiroz (2006, p. 11-12).

Em 1915, uma seca acomete o Ceará, talvez a de maior repercussão nacional, inclusive eternizada na obra “O Quinze” da escritora Rachel de Queiroz. Esse evento climático foi o primeiro em grandes proporções do período republicano, e o que veremos no rearranjo das políticas no “combate” à seca e às suas consequências é uma continuidade nas ações que o Governo Imperial empreendeu nas estiagens de 1877 e 1888, e que nesse momento seriam retomadas.

Assim, a forma que o Estado lidou com a calamidade da seca em 1915, a maneira como a classe política agiu para que a ferrovia fosse encampada e de tal modo como os jornais combateram a possibilidade da oferta de esmola – pressionando para que as obras públicas fossem autorizadas para que os flagelados ali se ocupassem – demonstram que a “metodologia de combate à seca” estruturada entre 1877-1879 estava consolidada:

É possível se perceber em traços gerais a sucessão de medidas de que as autoridades lançaram mão durante o tempo que durou a grande seca de 1877 a 1879 visando tornar efetivo o socorro dos retirantes através do trabalho. Como aquela seca foi vivida pelos contemporâneos como uma crise inédita em vários aspectos, diferentes modos de se ocupar os pobres foram sendo experimentados na intenção de se encontrar meios condignos ao grande desafio que se mostrou ser o controle sobre as aglomerações de sertanejos. (CÂNDIDO, 2014, p. 153)

Com o alvorecer de 1915 e o acometimento de uma nova seca, uma das primeiras ações do poder republicano foi a encampação das obras da EFB, dada com a declaração de caducidade do contrato da RVC à SARCCOL. Nesse momento, somar-se-ia o prolongamento das ferrovias

à retomada de obras públicas para que a massa de flagelados fosse incorporada ao trabalho como medida de socorro indireto, contenção e controle social, assim como da ordem pública, afinal, a ajuda direta era vista como proporcionadora da vadiagem.

Mal se iniciava o ano de 1915, já eram noticiadas as primeiras levas de retirantes que, provindos do sertão, marchavam em busca de socorro pelo estado. O jornal *A Lucta*, em edição de 18 de março daquele ano, reportava, sob o título “Calamidade no Sertão”, a seguinte situação:

O povo, a classe proletaria principalmente, já vai pagando tributo á miséria dividido a demora do inverno; a corrente emigratoria começa de um modo contristador; já vemos vagando ao acaso, pelas estradas, caravanas de retirantes andrajosos que vêem desdobrando-se em sua mente um verdadeiro quadro de horror, e implorando a caridade dos fieis vão esmolando o pão em procura de outras plagas que lhes offereça melhor abrigo. (Jornal *A Lucta* em 18 de março de 1915, p. 1).

Nesse cenário no qual, ainda no primeiro semestre do ano, já se mostrava a potencialidade da calamidade da seca com as estradas tomadas por “caravanas de retirantes”, a classe política cearense se movimentava para garantir postos de trabalho para essas pessoas que já se encontravam na capital e também para impedir que outros deserdassem de seus lugares no sertão, como na trama de Rachel de Queiroz, na qual o destino reservava a Chico Bento e sua família uma longa jornada pelas estradas do sertão rumo ao litoral, em busca da sobrevivência.

Em 25 de agosto do mesmo ano, a bancada cearense do Congresso Nacional se reuniu com o presidente da República na capital federal. Como interlocutor do grupo, estava o deputado Ildefonso Albano, que, dentre outras coisas, “salientou a necessidade urgente de se prosseguir nos trabalhos de construção de diversos trechos da rede de viação Cearense, que se achava atacados e que precisam se concluídos” (Jornal *Correio da Manhã*, 1915, p. 3).

Em 1915, assim como em 1877, a justificativa da necessidade dessas obras era o emprego da mão-de-obra dos flagelados, independentemente se dispusessem de condições físicas para tais trabalhos. Para esse grupo de deputados, que bem representavam o aspecto burguês da classe política de então, “o socorro directo, em alimentos e roupas aos mais necessitados, este deve ser deixado á iniciativa particular, terreno em que a caridade e a philantropia, inattas nos corações brasileiros, está operando prodigios [...]” (Jornal *Correio da Manhã*, 1915, p. 3).

Diante do apelo dos deputados e do presidente do Ceará, por obras públicas para o estado, na mesma data é publicado o Decreto nº 11.692, que declarou a caducidade do contrato de arrendamento da Rede de Viação Cearense à *South American Railway Construction*

Company Limited. As justificativas citadas no Decreto eram diversas, entre elas: a não entrega de nenhum trecho em que executou trabalhos; a interrupção dos trabalhos, em 1913, sem comunicar ao Governo; a não conservação do material rodante e o precário estado das linhas; crises no transporte, causadas, segundo o Decreto, pela desorganização dos serviços da Companhia e o conjunto das circunstâncias que evidenciavam a deserdação do contrato. Para além dessas justificativas, a principal e que mais nos interessa foi citada por último no Decreto, afirmando textualmente que

[...] mantida esta situação dos serviços a cargo da companhia, estaria o Governo impedido de executar, como medida de socorro publico contra a secca no Estado do Ceará, centro de maior acção da calamidade climaterica, a construcção de linhas do viação-ferrea neste Estado, com a vantagem de, fornecendo trabalho a um grande numero de flagellados, poupar á Nação a perda de avultados capitales já empregados nas obras que foram abandonadas pela companhia e no material adquirido para ellas pelo Governo. (BRASIL, 1915, p. 2).

Dessa forma, chegava ao fim, cinquenta e cinco anos antes da previsão de término contratual, o arrendamento da ferrovia e novamente as obras do prolongamento da EFB retornavam para a competência do Estado. Era necessário mais uma vez uma seca para que os trilhos voltassem a ser assentados no território cearense.

É nos períodos de seca que observamos um maior empenho por parte do Estado na construção das ferrovias cearenses. De um lado, encontrava-se uma massa de flagelados totalmente dependente do Estado, e, do outro, o interesse da classe política que comandava a burocracia estatal na modernização do Ceará com a instalação de aparatos, como a ferrovia rumo ao Crato, assim como equipamentos urbanos – principalmente para Fortaleza – calçamento, construção de prédios públicos, limpeza urbana e iluminação pública.

Esse empenho, por parte do Estado, na construção das vias, nesse período, pode ser vislumbrado a partir de notícias e, também, dos documentos oficiais no próprio estado e em âmbito federal, compreendidos em compra de material, liberação de verbas e decretação de novos trechos para serem construídos no prolongamento da ferrovia, abertura de estradas de rodagens, açudes e obras urbanas. Um exemplo pode ser constatado quando, nos anais da Câmara de 1915, é registrado um projeto para a Inspectoria de Obras contra as Seccas que concedia um empréstimo (que se somaria à verba de 2.200:000\$ já liberada naquele ano) para ações nos estados assolados pelas secas: Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba (BRASIL, 1915).

O desenrolar das ações por parte do poder público cearense, na construção da ferrovia retomada com a seca de 1915, ficou mais evidente no ano seguinte, no qual ainda vislumbrava-

se autorização de estudos de novos trechos, aumento nas despesas com o prolongamento, assim como inaugurações de estações. Quanto às obras iniciadas em 1915, consta no Relatório do Presidente do Estado do Ceará do ano seguinte que foram empregados três mil operários que, conforme o “segundo recenseamento feito, representavam 15.000 pessoas, as quaes indirectamente eram soccorridas por meio dos trabalhos contra os terriveis effeitos da secca” (Relatório do Presidente do Estado do Ceará de 1916, p. 11).

Assim, em 14 de março de 1916, o jornal O Paiz noticia a autorização do Ministro da Viação para o fornecimento de “2 000 toneladas de trilhos de 32 kilos por metro e respectivos accessorios, correndo as despesas por conta da verba de contrucção das estradas Baturité e Sobral” (Jornal O Paiz em 14 de março de 1916, p. 2) e aponta, na edição de 5 de novembro do mesmo ano, que a receita da ferrovia entre janeiro e setembro daquele ano foi de 1.397:110\$536, sendo, desse valor, subtraído 862:944\$550 referente a despesas, de modo que a EFB apresentou *superávit* de 170:218\$89.

Com isso, podemos perceber que, na administração estatal da ferrovia e mesmo no cenário de calamidade climática, a RVC era uma companhia capaz de gerar lucros para o governo, principalmente com o emprego dos flagelados da seca iniciada no ano anterior. E os resultados desses serviços já apareceriam no mesmo ano, com a inauguração de duas estações, em 30 de março, a de José de Alencar e, em 15 de novembro, a estação do Cedro. Nas reportagens do jornal O Paiz, em que noticiavam as respectivas inaugurações, traziam também depoimentos de políticos cumprimentando o Diretor da RVC, o Eng. Couto Fernandes, nos quais, além de parabenizar pelas obras, também apelavam para o importante e necessário prosseguimento dessas em direção ao Crato.

Na oportunidade da inauguração da estação José de Alencar, o telegrama enviado em 1 de abril, pelos deputados Thomaz Rodrigues, Ildefonso Albano (o mesmo que no ano anterior procurou, junto ao grupo de deputados, a presidência para apelar por obras no Ceará, diante da seca de 1915) e Alvaro Fernandes, expressava:

[...] saudámos aos benemeritos estadistas a quem o Ceará deve o involvidavel serviço de prolongamento da sua principal via ferrea em demanda do Cariry, esperando e exorando a suas Exs., em nome do Estado que representamos que já agora não encerrem seu patriotico governo sem fazer chegar a locomotiva á serra do Araripe, pois que este facto será o inicio da vida nova que ha de redimir o Ceará do flagello com que o opprime a natureza. Saudações (Jornal O Paiz em 1 de abril de 1916, p. 3).

Outra notícia, datada de 19 de novembro, por ocasião da inauguração da estação do Cedro, entre os telegramas recebidos por Couto Fernandes, apareceria a necessidade de

prolongamento da ferrovia até o Crato, tendo como justificativa um caráter redentor, possibilitado pela interligação ferroviária da região do Cariri ao sertão, pois as condições ambientais do vale poderiam fornecer abrigo, alimentação e água nas possíveis secas que se sucedessem. O telegrama foi assinado por José Gentil, presidente da Associação Commercial:

Congratulo-me com V. Ex. pela data de hoje e pela inauguração da Estação do Cedro. Em nome do comercio agradeço os esforços e a boa vontade de V. Ex., no sentido de dotar o Ceará com este melhoramento, que nos traz a esperança de ver, em breve, a capital ligada á zona do Cariry, resolvendo-se assim, em parte, o problema das seccas no Ceará. (Jornal O Paiz em 19 de novembro de 1916, p. 4).

Essa questão redentora da ferrovia rumo ao Cariri, chamado diversas vezes de celeiro do Ceará, é identificada desde os projetos ferroviários da década de 1860. Trata-se de um discurso que percorre todo período de construção da via e que era disseminado tanto pelos agentes políticos, como pelos comerciantes também interessados na obra. Nesse caso, o comerciante José Gentil atuou por quase toda vida em Fortaleza, ao fundar, nessa cidade, associado a José Artur da Frota, a firma Frota & Gil; na área bancária, fundou um banco sob a mesma denominação, no final da década de 1920; e, além de presidente da associação comercial do Ceará por trinta anos, foi candidato a vice-presidente do Estado na eleição de 1919 (NOBRE, 1996).

Gentil representava bem a figura do cearense mais interessado e beneficiado com a instalação da EFB: político, banqueiro e comerciante. Quanto a esses, não interessava sob quais condições de trabalho a via era construída, fazendo parte da classe que acumulava capitais com a exploração direta dos trabalhadores, seja na própria obra da ferrovia, ou, indiretamente, a partir da comercialização que tomava outros ritmos e condições de escoamento nos locais servidos pela via.

Quanto aos trechos em obras em 1916, o Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas informava da aprovação dos estudos do percurso de mais 53,6 km do prolongamento até o Crato e, no que tange aos planos de levar a ferrovia até as margens do rio São Francisco, esses ainda apareciam em voga, mas os estudos careciam de aprovação naquele momento e perfaziam mais 490 km, partindo do Crato até Juazeiro da Bahia. Ademais, para além desses ainda dependerem de aprovação, em 1916, com uma melhora nas condições climáticas no Ceará, o ritmo das obras diminuiu em comparação ao ano anterior.

Concluidas as ultimas instalações, nos primeiros dias de janeiro, começou-se a trabalhar um pouco mais desafogadamente, **não só por terem cahido algumas chuvas em dezembro de 1915**, mas ainda porque tendo passado aquella primeira phase anormal, **foi a construcção dos prolongamentos perdendo o caracter de**

assistencia aos flagellados que o momento exigia. (Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1916, p. 89, grifos nossos).

Mais uma vez, podemos reafirmar que os momentos de secas eram compreendidos enquanto os mais propícios para a construção da ferrovia, pelas condições que acima já demonstramos e que, ao primeiro sinal de chuvas e retorno à “normalidade”, as obras perdiam o ritmo até que se acometesse a próxima seca. Apesar dessa diminuição de ritmo, no ano de 1916 foram gastos, no prolongamento da EFB, a despesa total de 3:047:639\$782, perfazendo desse a vultuosa diferença entre a aplicação em pessoal (devido ao grande número de trabalhadores absorvidos pela obra enquanto socorro público) e em material, sendo respectivamente 83:915\$325 e 37:396\$326 (*Ibid.*)

Se em 1915 foram alistados três mil operários, esse número havia sido elevado a 3.260 trabalhadores em janeiro de 1916, justificando essa elevação não necessariamente pelo aumento do serviço ou do ritmo, mas pelo “estado de saúde e de fraqueza do operariado [que] dava margem, com o grande número de faltas em que incidiam, a que se contemplasse um maior número delles” (*Ibid.*, p. 91), todavia esse aumento deveria respeitar a média da frequência diária que havia sido delimitada em três mil trabalhadores. Apesar disso “a frequência média diária, durante o ano, foi de 2.700 trabalhadores por se ter retirado um grande número de infelizes flagelados logo depois que se accentuaram as esperanças de inverno com as chuvas de fevereiro e março” (*Ibid.*, p. 91).

O que veremos, nos próximos anos – nomeado por Ferreira (1989) de entre secas, 1917 e 1918 – seria uma diminuição no ritmo dos trabalhos do prolongamento da ferrovia rumo ao Crato. Esse só seria alterado no ano de 1919, quando outra seca atingiria o semiárido nordestino e assim delimitaria mais um período de intensas obras na EFB.

No alvorecer de 1919, com poucas chuvas pelo Ceará, não demorou a se repetir o mesmo cenário de 1877, 1888 e 1915: trabalhadores perdendo as condições de sobrevivência em seus locais, migrando para a capital e buscando trabalho na ferrovia. Novamente a EFB iria exercer aquilo que, nas palavras de Ferreira (1989), seria sua função estratégica nos períodos de seca: “quer pelo fato de proporcionar trabalhos aos flagelados, quer por transportar para o interior alimentos de primeira necessidade importados.” (p. 188).

O presidente do Estado, João Thomé, em apelo ao Ministro da Viação, em 05 de abril, pedia passagens gratuitas na 3ª classe para migrantes do interior e também a intensificação nos trabalhos de construção da interligação entre a EFS e a EFB, compreendidos entre Soure e Itapipoca, de modo que (nas palavras de João Thomé): “calculo que mais de dez mil

trabalhadores irão procurar serviço nesta linha. Nossa salvação dependerá da urgência com que forem ordenadas essas medidas.”. (Jornal O Paíz em 5 de abril de 1919). Contudo, a autorização para a intensificação das obras não viria para o trecho solicitado por João Thomé, esse ainda não aparecia como prioridade na RVC (apesar de sua essencialidade diante da possibilidade de interligação das duas ferrovias cearenses). Dessa forma, o que seria autorizado pelo Ministro da Viação em 26 de agosto daquele ano seria a construção de mais trinta quilômetros no prolongamento da EFB e “ainda effecuar a revisão dos estudos até a cidade de Crato” (*Ibid.*, em 26 de agosto de 1919).

Nesse sentido, é possível afirmar que a chegada da ferrovia até o Crato aparece de forma sobressalente em relação aos demais trechos em construção ou planejados da EFB e se afirmaria cada vez mais a partir desse momento enquanto máxima prioridade por parte do Governo. Apesar de que, até 1926 – ano de inauguração da estação no Crato –, os ritmos das obras seriam mais brandos, quando comparados a 1915 e 1919, afinal, seriam anos de “normalidade” climática no Ceará.

Em resumo, no Relatório do MVOP, o Engenheiro-Chefe Henrique Couto Fernandes discrimina os trabalhos realizados em 1919, assim como a situação do tráfego da via. Curiosamente, o que observamos é que, apesar das condições climáticas, houve aumento nas cargas de mercadoria para exportação a serem transportadas pela ferrovia, de modo que, segundo Fernandes, os armazéns eram insuficientes para conter as cargas (principalmente de algodão) e que, apesar do aumento de 14,9% na quilometragem de tráfego dos trens, o atraso ainda era de até noventa dias para transporte de mercadorias e o principal motivo era “a crise climaterica [que] veio aggravar a situação com a excessiva importação de generos de primeira necessidade” (Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1919, p. 355)⁶⁶. Logo, se com a seca os trabalhos de prolongamento eram intensificados, no que se refere ao tráfego de mercadorias, esse era “prejudicado”, pois ocupava-se uma parcela dos trens para o transporte de alimentos e itens afins.

⁶⁶ A seca também atingia o funcionamento da ferrovia não só pelo transporte de gêneros de primeira necessidade, mas também pela falta d’água para abastecer as “Marias-fumaças” ao longo das estradas, de forma que “seccaram quasi geral e completamente as aguadas existentes ao longo da linha e destinadas a esse mistér, contribuindo, assim, para a já sensível anormalidade dos transportes.” (*Ibid.*, p. 357). Como sabido, era necessário o uso de água para o funcionamento das locomotivas a vapor, como as utilizadas na RVC nesse período.

A EFB chegava ao final de 1919 com 517,493 km em tráfego e ainda mais de setenta quilômetros por inaugurar. Foram gastos em prolongamento dessa via 2.264:412\$470 que, comparado à despesa do ano anterior, havia tido um aumento de 32% (*Ibid.*).

O caráter socorrista, se assim podemos chamar, que a RVC apresentava recorrentemente durante os períodos de estiagem ou escassez de chuvas ao longo de sua construção, desde o final do século XIX, seria elevado a outro patamar no final do ano de 1919, isso porque as ferrovias dessa rede, a Estrada de Ferro de Sobral e a Estrada de Ferro de Baturité, seriam subordinadas à administração da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS). Essa subordinação ocorreu a partir do Decreto nº 3.965, de 25 de dezembro de 1919, e seguiu, até 1923, quando foi revogado, três anos antes da via chegar ao Crato.

Portanto, podemos apontar, na análise dos períodos de construção da EFB em direção ao Crato, que essas obras eram intensificadas e apresentavam maior desempenho durante os anos de seca, a saber 1877, 1888, 1915 e 1919. De forma que o emprego da mão-de-obra dos flagelados era fundamental para isso e também a calamidade pública instalada tensionava o Estado a liberar mais recursos para aplicação nessas obras de controle social travestidas de socorro público. Quando analisamos mais a fundo, percebemos a razão do desabafo de Chico Bento, personagem de Rachel de Queiroz, com o qual iniciamos esse tópico, no que concerne ao auxílio governamental, sendo enfático: “quando acaba, andam espalhando que o governo ajuda os pobres... Não ajuda nem a morrer!” (QUEIROZ, 2006, p. 12).

Em resumo, eram essas as condições de trabalho realizados nas vias durante as secas: majoritariamente por agricultores que resistiam a esse tipo de serviço demarcado pelo tempo do relógio e não mais pela natureza; sob ordens de letrados que ditavam o quê e como fazer, muitas vezes com ferramentas estranhas às suas, utilizadas na lavoura; além de feitura de trabalhos aparentemente sem sentido para os agricultores sertanejos quando comparados ao trato com animais e suas próprias plantações que, em períodos chuvosos, realizavam.

A argumentação de que as obras da ferrovia rumo ao Crato tomavam ritmo mais acelerado durante as secas pode ser analisada a partir do Mapa 10, no qual buscamos ilustrar os trechos que foram construídos durante os períodos climáticos regulares e nos momentos de secas que, como se observará, apesar de espacialmente os trechos instalados durante os períodos regulares serem sobressalentes, quando aprofundamos a análise, o cenário é outro.

Mapa 10 – Construção da EFB conforme a condição climática



Fonte: elaborado pelo autor.

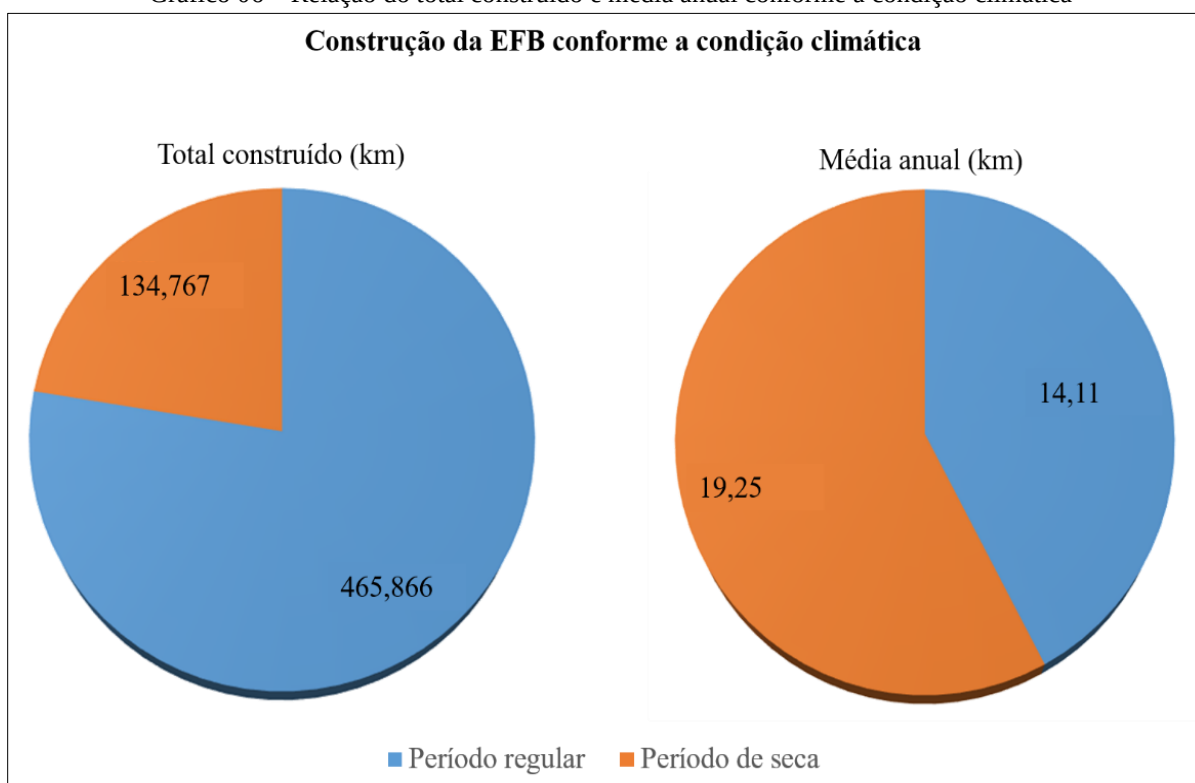
Para a elaboração do mapa, consideramos como períodos de secas os anos de estiagem propriamente ditos e o subsequente, a exemplo: 1915 foi um ano de seca, logo 1916 também refletia as condições de construção do ano anterior, portanto o período de seca que consideramos abarca os dois anos. Dito isso, é possível vislumbrar que espacialmente a ferrovia foi construída mais durante períodos de condição climática regular do que em secas; em termos numéricos, essas obras, em períodos regulares, foram de 465,866 km em detrimento de 134,767 km de trilhos assentados durante períodos de estiagens.

No entanto, ao aprofundar a análise, quando dividimos a quilometragem construída pelo período, temos uma inversão. Em outros termos, os períodos de condição climática regular perfazem trinta e três dos quarenta anos de construção da ferrovia⁶⁷, sendo que a média anual de trilhos assentados é de 14,11 km, ao tempo que, nos sete anos de instalação durante as secas, essa média foi de 19,25 km.

Dito isso, mesmo que espacialmente a ferrovia tenha sido construída mais durante períodos de condições climática regular, é nos períodos de seca que as obras tomavam ritmo mais acelerados pelos motivos já citados. Sendo possível afirmar que, em muitos momentos, a ferrovia dependeria de uma seca para as obras serem retomadas (pontos vermelhos do mapa), assim como para uma aceleração em sua construção. Em síntese, teríamos a seguinte situação representada pelo Gráfico 06:

⁶⁷ Nos cálculos, só consideramos a construção da linha tronco da EFB que corresponde ao trecho Fortaleza-Crato e excluimos os quatorze anos em que as obras ficam paralisadas, entre 1872-1926.

Gráfico 06 – Relação do total construído e média anual conforme a condição climática



Fonte: elaborado pelo autor.

Para destacar algumas situações comparáveis, entre 1872-1876, foi construído, durante período regular de chuvas, o trecho Fortaleza-Pacatuba, perfazendo 35,901 km de trilhos, já de 1915 a 1916, foram instalados, durante a seca, os trilhos entre Iguatu e Cedro, num total de 51,521 km. Nesses termos, enquanto a média anual de construção do primeiro trecho foi de 8,7 km, no segundo esse número chega a 25,7 km.

Havia distinções também entre os períodos de seca, no período 1919-1920, na construção do trecho Lavras-Aurora, a média anual caiu para 12,7 km. Essas distinções entre as secas também estão relacionadas à severidade das mesmas. Na seca de 1915, a situação climática e social no Ceará foi mais aguda em comparação à de 1919. Nesse sentido, a destinação de recursos e incorporação de flagelados era dinâmica e relacionava-se diretamente ao potencial da estiagem.

Para que esse avanço nas obras fosse alcançado, conforme se demonstrou acima, o trabalho durante os períodos de estiagem prolongada era extremamente rígido e com alto grau de exploração, inclusive em comparação aos trabalhos na própria ferrovia, em períodos de condição climática regular. Primeiro, porque os sertanejos flagelados não eram acostumados àquele ofício, e, segundo, porque os engenheiros e chefes de turmas, ao considerar que os

flagelados se sujeitavam àquele trabalho, independente das condições, abusavam de sua condição hierárquica na divisão do trabalho. Em resumo, assim os trabalhos eram organizados na EFB durante as secas:

Trabalhando na preparação dos terrenos, no carregamento de materiais, no assentamento de trilhos ou em qualquer outra tarefa, os operários teriam de prestar obediência a feitores, chefes de turma e engenheiros, numa hierarquia típica de um grande empreendimento de construção. Sabe-se que tinham de cumprir longas jornadas de trabalho que iam das seis da manhã às seis horas da noite. Por faltas ou brigas em que costumavam se envolver, os retirantes estavam sujeitos a multas que incidiam em descontos de metade até a totalidade dos salários. Os engenheiros eram acusados de tratar os retirantes “como escravos”, exigindo deles “obediência absoluta” (CÂNDIDO, 2014, p. 40-41).

São essas condições expostas que explicam a intensificação do ritmo de construção da ferrovia durante as secas. Logo, o que pudemos constatar é que, tanto pelas fontes oficiais, Relatórios, como também pelos meios jornalísticos, em termos numéricos, é possível afirmar que a instalação da Estrada de Ferro de Baturité, como elemento central de um processo de modernização territorial, teve relação direta com os períodos de estiagem e com os chamados proletários da seca, para usar a denominação de Cândido (2014).

Dito isso, vislumbra-se, a partir de 1920, um direcionamento focalizado na construção do trecho restante da EFB até o Crato, que nesse momento apareceria mais próximo da realidade e distante do papel do que todos os anos anteriores.

3.3 Crato à vista: a fumaça do trem cruza o sertão e chega ao Cariri

*“No seu apito quando vai partindo
Há um misto de mágoa e de tristeza,
à que o trem revoltado vai sentindo
A miséria sem trégua da pobreza.*

*Eu me sinto surpreso e pensativo
Vendo o trem quando chega na estação
E tenho a sensação de que ele é vivo
E que possui também um coração”*

Trecho do poema “Minha impressão sobre o trem de ferro”, Patativa do Assaré⁶⁸.

Ao adentrar a década de 1920, a construção da Estrada de Ferro de Baturité alcançava cinco décadas de obras entre avanços e paralisações, secas e períodos chuvosos; atravessando

⁶⁸ ASSARÉ, Patativa. **Aqui tem coisa**. São Paulo: Hedra, 2004.

as serras e cruzando o sertão sob a administração de uma companhia privada, posteriormente do Governo Imperial, por uma empresa inglesa, e, finalmente, estava encampada novamente pelo Estado no regime republicano.

Essa década marcaria a chegada da ferrovia na região do Cariri no sul do Ceará e, assim, os sonhos e anseios do Senador Pompeu e da burguesia fortalezense da década de 1860, ao contrário deles, estariam vivos e seriam realizados com o Estado interligado de norte a sul, possibilitando comunicação direta entre o Crato e a capital, centralizando nessa os fluxos de mercadorias, informações e pessoas: o sertão, enfim, iria a Fortaleza.

Todavia alguns percalços ainda haveriam de aparecer durante essa construção nos derradeiros anos que, a frente, tinha as obras da RVC (no que concerne à linha principal de Fortaleza ao Crato). O ano de 1920 é marcado como sendo o primeiro deficitário desde a encampação da ferrovia pelo governo republicano, em 1915, e a justificativa estava, conforme o Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas daquele ano, na calamidade provocada pela seca no ano anterior. Assim se apresentavam as finanças da RVC nos anos compreendidos entre 1915 e 1920:

Quadro 01 – Situação financeira da RVC entre 1915 e 1920

Ano	Receita	Despesa	Saldo
1915	2.728:487\$615	1.822:173\$778	906:313\$837
1916	2.540:049\$839	1.627:103\$545	912:946\$294
1917	2.845:146\$868	1.839:184\$666	1.005:962\$202
1918	3.297:773\$774	2.086:035\$003	1.211:738\$771
1919	3.737:245\$796	2.820:862\$024	916:383\$772
1920	3.348:831\$530	3.547:717\$254	(-) 198:885\$724

Fonte: Relatório do Ministério de Viação e Obras públicas, 1920, p. 127. Adaptado pelo autor.

Como observado na tabela acima, a queda no saldo já no ano de 1919 é bastante expressiva (quase o mesmo patamar de 1916), e em 1920 é iniciado o primeiro ano de *déficit* da RVC nesse período, todavia é bom lembrar que esse valor compreendia as duas ferrovias cearenses que formavam a rede. Especificamente sobre a EFB, o Relatório aponta que naquele ano a receita apresentou uma “diferença, para menos, de 438:582\$708, comparada com a do anno anterior, o que, aliás, se justifica pelos efeitos da ultima crise climatica que assolou o Estado” (Relatório do Ministério de Viação e Obras públicas, 1920, p. 127).

Apesar do possível desânimo diante do cenário deficitário da ferrovia, nesse mesmo Relatório encontramos previsões para as obras que iriam prosseguir e um apelo do engenheiro chefe, Henrique Couto Fernandes, para a necessidade de instalação de oficinas auxiliares (para reparo e manutenção) em diversos pontos já construídos da ferrovia e em outros nos quais as vias da RVC, em um futuro próximo, atingiria, sendo o “Crato, Sobral e Cratheús” (*Ibid.*, p. 130) as cidades preferíveis para essas instalações. A perspectiva que se tinha com a instalação dessas oficinas auxiliares era desafogar a oficina central localizada em Fortaleza, diante de que não eram raros os casos em que as locomotivas da RVC faziam longas paradas nestas durante seu período de uso.

O uso das oficinas era cotidiano nas ferrovias, Cechin (1978) relembra que as locomotivas devem “abandonar temporariamente o serviço e ser conduzida à oficina que deve ficar em algum ponto conveniente da própria linha para evitar custos poribitivos (sic) de transporte e alto tempo de ociosidade” (p. 50), sendo que os principais serviços de manutenção rotineira dos trens se davam da seguinte forma:

Periodicamente, todo o material deve sofrer revisão, compreendendo limpeza das caldeiras das locomotivas (a cada três dias de funcionamento), lubrificação dos componentes sujeitos a atritos, ajustes no sistema de distribuição do vapor e medidores, inspeção do estado das molas, mancais, eixos e frisos de rodas. [...] Para enfrentar este tipo de problema as oficinas necessitam equipar-se para trabalhar o ferro, vale dizer, devem abrir uma fundição e oficinas de forjaria, caldeiraria e adquirir todas as máquinas-ferramentas que lhe são indispensáveis. (p. 50).

Logo, podemos compreender porquê na fala acima o engenheiro chefe Couto Fernandes defendia o aumento do número dessas oficinas na EFB. Além disso, finalizava sua exposição no referido Relatório, salientando a necessidade de um incremento nas obras do prolongamento da EFB rumo ao sul do estado, “não só pelo facto de ser a linha tronco, mas também pela fertilidade da zona do Cariry, cujo centro principal é a cidade do Crato, ponto terminal da 167aturit estrada” e ainda, sob a mesma perspectiva redentora da ferrovia afirmava que a região do Cariri estava destinada “pela natureza feraz do seu solo, a ser o futuro 167aturit do Ceará, desde que se verifique a sua ligação com a capital do Estado, por meio da via-ferrea” (*Ibid.*, p. 133).

No meio jornalístico, esse discurso redentor da ferrovia ao chegar ao Crato também dispunha de espaço. Na capital federal, em 1921, o jornal O Imparcial, em um tópico destinado às obras do Nordeste, dedica espaço privilegiado para o prolongamento da EFB. No apelo, ressurge novamente a perspectiva redentora da ferrovia durante as calamidades climáticas e também da região do Cariri enquanto o celeiro do Ceará, o “Crato fica no centro de uma região

fertilíssima; onde a secca nunca se manifesta” (jornal O Imparcial, em 25 de dezembro de 1921, p. 3). Logo, havia grande necessidade de conclusão dessas obras, principalmente diante de possíveis novas secas no estado em que “cada vez que a desgraça de uma secca assolava o Ceará, ouvia-se o mesmo lamentar arrependido dos que já poderiam ter levado os trilhos da Baturité ao Crato, ou o clamor desesperançado das victimas do desastre” (*Ibid.*, p. 3). Nessa mesma reportagem, a chegada da ferrovia no Crato era celebrada: “dentro em breve, seus trens entrarão alviçareiramentena Chanán [Canaã] cearense” (*Ibid.*, p. 3)

Dessa forma, delineia-se, a partir de 1920, a chegada da ferrovia no Crato como algo certo, tanto pela proximidade com que as obras já se faziam, como pelo ritmo assumido, principalmente, a partir de 1915, quando a ferrovia foi encampada novamente pelo Estado.

A revisão dos estudos do prolongamento da via até o Crato havia sido solicitada pelo ministro da Viação ainda em 1919 e aprovada três anos depois. O ministro da Viação, em 12 de abril de 1922, enviou para o inspetor de Obras contra as Seccas “os estudos e orçamentos referentes à revisão do traçado [...] entre o Riacho dos Porcos e a cidade do Crato, da Rêde de Viação Cearense, aprovados pelo decreto n. 15.418 de março ultimo” (Jornal Correio da Manhã em 12 de abril de 1922, p. 4). Com o orçamento destinado a essas obras de 3.671:500\$836, esses estudos aprovados traziam uma mudança no trajeto que havia sido proposto e aprovado em 1912, no qual a ferrovia não passaria por Juazeiro do Norte. Talvez porque, à época dos estudos, o povoado havia se desmembrado do Crato há menos de um ano e essa situação só seria corrigida dez anos depois, no qual finalmente havia se aprovado o traçado definitivo até o Crato, incluindo Juazeiro.

Esses eventos revelam a existência de debates pelos trajetos da ferrovia e “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” (CORTEZ, 2015, p. 188). Essas disputas são identificadas desde os planos ferroviários do século XIX, assim como durante todo o trajeto da via que, pouco a pouco, cada trecho passava ao longo do tempo pelo processo de reconhecimento, estudos e aprovação⁶⁹; o interesse nos trilhos era evidente: “a reorganização dos percursos que ligariam

⁶⁹ Cechin (1978, p. 36) assinala as três etapas necessárias para que, em termos técnicos, um projeto ferroviário saísse do papel, sendo elas: estudos preliminares, reconhecimento geral do terreno e estudos definitivos. Obviamente que, como insistimos ao longo desse trabalho, esses processos são atravessados por questões político-ideológicas.

o litoral ao interior do território definiria novas riquezas e novos senhores, bem como produzia outro Ceará” (*Ibid.*, p. 108).

Dessa forma, o primeiro trajeto de cinquenta e seis quilômetros que excluía Juazeiro do Norte havia sido aprovado em 1912

[...] pelo Decreto 9.657 de 10 de julho. No entanto, novos estudos resultaram em um outro plano: o novo traçado teria apenas 42,2 km, passando a 2 km de Missão velha e por Juazeiro. Para atender a Barbalha seria construído um ramal de 14 km a partir de Juazeiro. Em outras palavras, com um pequeno acréscimo no traçado original ficariam todas as cidades importantes do Vale do Cariri servidas por ferrovia. (FERREIRA, 1989, p. 41).

A passagem dos trilhos por Juazeiro e não por Barbalha seria definida tanto pela diminuição no trajeto que consequentemente apresentaria uma economia de custos das obras, quanto por condições políticas refletidas nas decisões: “havia o prestígio que o então prefeito de Juazeiro do Norte, Padre Cícero Romão Batista, aparentava gozar com as autoridades públicas nacionais.” (CORTEZ, 2008, p. 65).

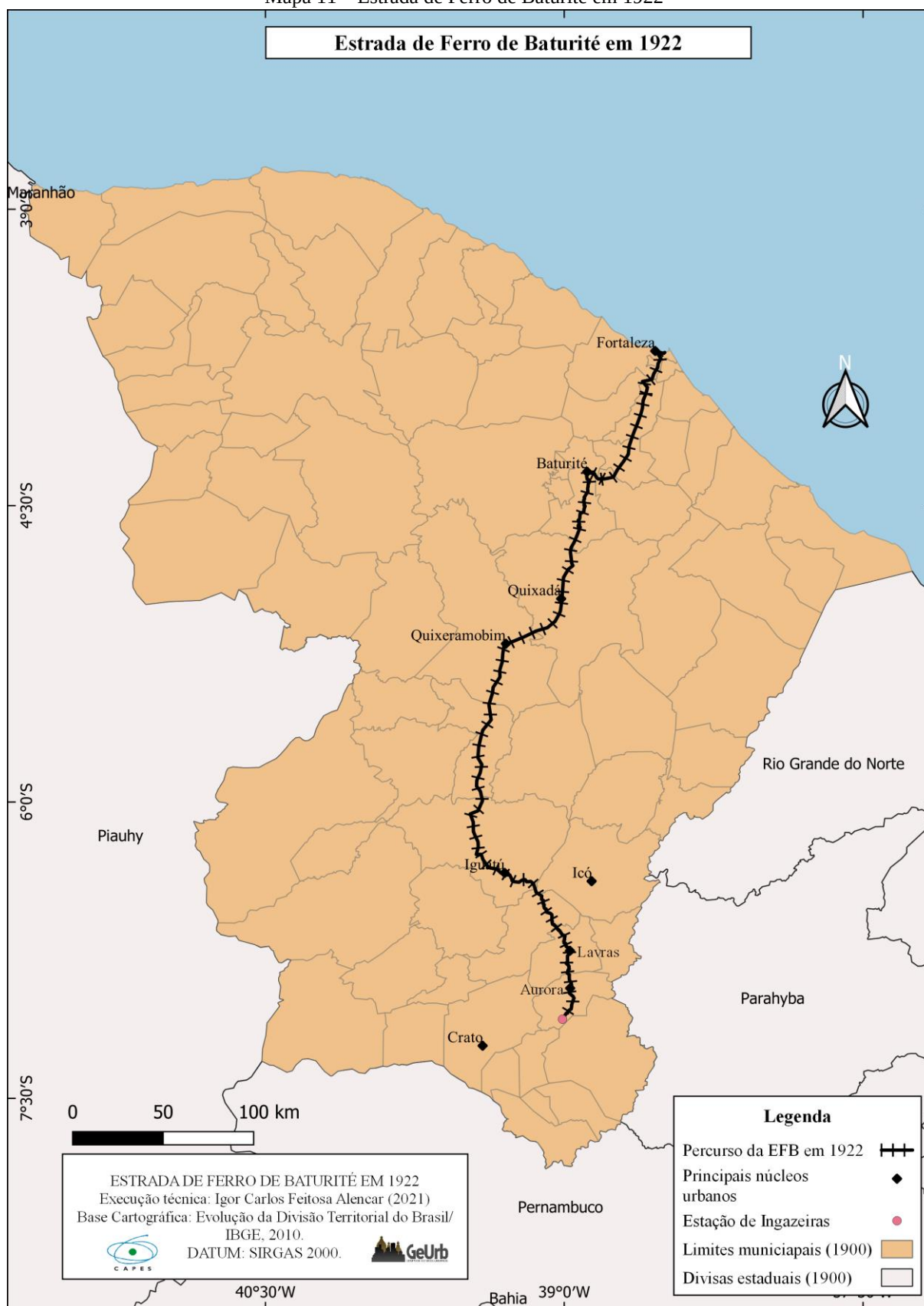
Definido a questão do trajeto através do qual a EFB adentraria o Cariri, as obras seguiam partindo de Lavras e se dirigiam a Aurora. Na Figura 15, pode-se visualizar um corte na rocha para passagem dos trilhos nesse trecho. A estação nessa cidade seria inaugurada em 07 de setembro de 1920, e a estação Ingazeiras (distrito de Aurora) exatamente dois anos depois, ficando a ferrovia, naquele momento, disposta, conforme o Mapa 11.

Figura 15 – Corte em rocha no trecho Lavras-Aurora



Fonte: Iconografia da Fundação Biblioteca Nacional (2020).

Mapa 11 – Estrada de Ferro de Baturité em 1922



Fonte: Elaborado pelo autor.

Nos anos que antecederam a inauguração da estação no Crato, vale assinalar, em 1923, o fim do regime de submissão da RVC ao IFOCS (Aviso nº 150 de 05 de abril). Tal submissão possibilitou acesso a uma quantia maior em verbas e material, concedendo a essa rede, segundo Ferreira (1989, p. 84), “entre outros benefícios, o fornecimento de 33 locomotivas” que eram utilizadas principalmente no transporte de materiais para a construção de barragens e açudes.

Quando analisamos os Relatórios do MVOP no período de submissão da RVC ao IFOCS (incluindo o ano anterior e outro posterior, 1919-1924), encontramos discriminado, nos anos de 1919, 1920, 1921 e 1924, a quantidade exata de locomotivas nas duas linhas férreas que compunham a RVC (independente das condições, incluindo as encostadas em oficinas). Quanto aos anos de 1922 e 1923, os Relatórios não apresentam os números das locomotivas, apenas o fluxo dessas no tópico denominado “Tráfego”.

É possível vislumbrar o crescente incremento de locomotivas nos anos discriminados. Numericamente, tem-se, nesse período, os seguintes dados:

Quadro 02 – Quantidade de locomotivas da RVC em 1919, 1920, 1921 e 1924

Ferrovia	Ano			
	1919	1920	1921	1924
Estrada de Ferro de Sobral	8 locomotivas	14 locomotivas	9 locomotivas	18 locomotivas
Estrada de Ferro de Baturité	21 locomotivas	33 locomotivas	56 locomotivas	87 locomotivas

Fonte: Organizado pelo autor a partir do Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas (1919, p. 356; 1920, p. 137; 1921, p. 124-126; 1924, p. 94-95).

Obviamente, havia diferenças entre os trajetos das vias, não só em termos de quilometragem, mas também o que e o quanto transportavam, que, conseqüentemente, refletia na quantidade de locomotivas, mesmo assim, quando observamos os números, vislumbramos a taxativa distinção entre as ferrovias, de modo que as diferenças entre as quantidades de locomotivas da EFS e EFB, assim como o incremento de novas máquinas, chegam a ser consideráveis⁷⁰.

⁷⁰ Importante distinguir as locomotivas dos carros (onde assentavam os passageiros) e dos vagões (onde as mercadorias eram postas). As locomotivas tratavam-se, conforme o Dicionário Ferroviário, de uma “machina de alta pressão – montada sobre um vehiculo, fazendo este mover-se sobre trilhos – e destinada a rebocar com grande velocidade carros carregados de passageiros, de carga, de animais, etc.” (PICANÇO, 1892, p. 112). Por sua vez, o vagão se tratava do “carro destinado ao transporte de mercadorias, de animais, etc. Compõe-se de estrado, eixos, rodas, caixas de graxa, molas, aparelhos de engate, para-choques e caixa” (*Ibid.*, p. 331-332); por fim, os carros

Isso também reafirma que a EFB tinha maior atenção e preferência quanto ao recebimento de verbas e de materiais. De modo que, se a diferença entre o número de locomotivas entre as vias era de treze em 1919, sobe exponencialmente para sessenta e nove em 1924 (no Relatório desse ano, é indicado que havia sido adquirida apenas mais uma locomotiva naquele ano, logo, em 1923, havia 86 locomotivas na EFB).

Dito isso, em 1925 já se noticiava as perspectivas e previsões quanto à inauguração da estação no Crato. Fato que animava a classe política e comercial do Ceará e principalmente do Cariri, era que, em 10 de setembro daquele ano, havia sido inaugurada a estação em Missão Velha, restando apenas as estações de Juazeiro do Norte e do Crato. Sob a manchete “O progresso ferroviário do Ceará – O Cariry será ligado á zona flagelada”, o jornal O Paíz, em edição de 16 de dezembro 1925, publicava uma entrevista com o então diretor da RVC, Demosthenes Rockert. Questionado sobre as perspectivas de chegada da ferrovia em seu destino final, responde:

É facto que estamos atacando diferentes construcções, [...] a que vai de Missão Velha a Crato está mesmo bastante adiantada. São 24 kilometros até Joazeiro, e d’ahi mais 12 até o Crato. Esse trecho de estrada que valerá, de certo, por um benemerito trabalho da Rêde, ligando, como liga, o Cariry, tão rico e prospero, á zona empobrecida pelas seccas. Esse ramal é mesmo o sonho doirado do sertanejo cearense. (Jornal O Paíz, 16 de dezembro de 1925, p. 4).

Novamente vemos que, às vésperas da chegada no Crato e já adentrando o Cariri cearense, a reafirmação da perspectiva de região potencial, interligada via estrada de ferro, seria a redenção do Ceará diante de possíveis secas. Quanto ao fim das obras, dizia Rockert que “até Joazeiro em março proximo e até o Crato em julho, ou seja, quatro mezes depois” (*Ibid.*, p. 4). Apesar da previsão do engenheiro e devido a alguns atrasos ambas as obras só seriam concluídas em novembro e não março e julho de 1926.

Mas, ainda em 1925, outro fato importante para a história da RVC foi a visita do então presidente do Ceará que, “aproveitando o ensejo da inauguração da estação de Missão Velha, na via-ferrea de Baturité, o sr. Presidente José Moreira visitou o Joazeiro, Crato e Barbalha.” (O Jornal em 18 de outubro de 1925, p. 3). E novamente a perspectiva de redenção supracitada quanto à região do Cariri é reafirmada por Rocha. Assim, “sabemos que tivera o sr. presidente

definiam-se como “cada vehiculo [que] divide-se em varios compartimentos separados, com portinholas nas paredes longitudinaes. [...] O comprimento de cada carro depende do numero de compartimentos que elle tem. Cada passageiro tem direito a um logar [...] Ha carros de 1ª, de 2ª, de 3ª e, até mesmo, de 4ª classe. O conforto é relativo ás classes. No Brazil, em geral, ha só duas classes de carros” (*Ibid.*, 1891, p. 182).

a mais agradável impressão do que observara naquellas cidades e se capacitara do grande futuro, que lhes está reservado com a aproximação da estrada de ferro” (*Ibid.*, p. 3).

Já em meados de 1926, um pouco depois da previsão do diretor da RVC, movimentações na cidade do Crato preparavam-na para a chegada da ferrovia. Em 26 de agosto daquele ano, o periódico “O Jornal” noticiou que havia sido colocada a pedra fundamental do edifício da estação ferroviária. Na solenidade em questão, compareceram o monsenhor Vicente Sother, representando o então bispo da Diocese do Crato, Dom Quintino, os diretores dos jornais “A Região”, “Gazeta do Cariry” e “Crato Jornal”, além do “povo do Crato, representado por todas as suas classes sociaes”. E assim seguiu o evento:

Foi benta a pedra fundamental, por monsenhor Joviniano Barreto, reitor do Seminário Diocesano, sendo paranympfos da cerimonia religiosa o redactor chefe do “Crato Jornal”. José Alves de Figueiredo, prefeito municipal, monsenhor Vicente Sother, vigário geral, e o dr. Joaquim Olympio da Rocha, juiz de direito. Durante a solemnidade varios ouvidores se fizeram ouvir. A’ noite, houve retrata, no jardim 3 de Maio e, em seguida, no Casino Sul-Americano, effectuou-se um baile. (O Jornal em 26 de agosto de 1926, p. 13).

Pela reportagem e personagens citados, vislumbramos além da classe política representada pelo prefeito, o poder judiciário representado pelo juiz de direito e a presença de membros eclesiásticos que reafirmavam a importância da instituição Católica envolvida nesse processo de chegada da ferrovia, que consolidaria as transformações iniciadas ainda em meados do séc. XIX no rompimento com a rede urbana, conformada desde o período colonial, sobre a qual a Igreja também tivera papel fundamental, principalmente nas conformações das vilas caracteristicamente classificadas por Boca do Sertão, como era o caso cratense (JUCÁ NETO, 2012).

A participação popular de todas as classes, como se afirma no jornal, restringia-se provavelmente apenas ao ato religioso. Quanto ao baile, este era restrito às classes políticas e comerciais da cidade, principalmente por se realizar no espaço do conhecido Cassino Sul-Americano – estabelecimento fundado em 20 de dezembro de 1918, na praça Siqueira Campo, no centro da cidade que atraía os homens de poder em seus momentos de lazer.

No que concerne à estação final na cidade ponta de linha da RVC, havia uma preocupação para que o edifício representasse aquele marco onde “chegou-se mesmo a pensar que a chegada dos trilhos ao Crato seria, talvez, o acontecimento mais importante da vida da ferrovia do ponto de vista econômico, pois atenderia aos anseios do ‘mais fecundo oásis do Nordeste’” (FERREIRA, 1989, p. 187).

Apesar do pedido do então Diretor da RVC, Couto Fernandes, em 1922, a construção de uma oficina auxiliar no Crato não aconteceria. Somente a estação, a casa do agente e o armazém saíam do papel.

Dias antes da inauguração das estações de Juazeiro e do Crato, o engenheiro chefe da RVC envia para o presidente da República um telegrama informando que tudo já estava sendo preparado para as cerimônias que marcariam a chegada da ferrovia no Cariri cearense. Esse telegrama foi publicado pelo Jornal do Brasil, em 21 de outubro de 1926:

Tenho a honra de comunicar a V. Ex. que, hontem teve entrada o primeiro trem de lastro da construcção na cidade de Crato. Nos proximos dias 7 e 8 de Novembro serão inauguradas e entregues ao trafego as estações das cidades de Joazeiro e Crato, realizando assim V. Ex., no seu operoso e patriotico governo, uma das mais justas e antigas aspirações do povo cearense, principalmente o da zona do Cariry [...]. (Jornal do Brasil em 21 de outubro de 1926, p. 4).

A inauguração das estações, principalmente a do Crato, seria um grande marco para a ferrovia e para o Ceará como um todo. Como visto no telegrama supracitado, o engenheiro Demosthenes Rockert fez questão de reforçar isso, além do afago político ao governo do então presidente Washington Luís. A cerimônia é confirmada e noticiada por outro periódico da capital federal, o jornal A Noite, que, em 2 de novembro, publica, sob o título “Crato vae ficar ligado por uma via-ferrea”, que estava “definitivamente marcada para o dia 8 do corrente a inauguração da linha ferrea até esta cidade, o que representa um grande avanço para o progresso do Estado.” (jornal A Noite em 2 de novembro de 1926, p. 5).

E de fato ocorre, em 7 de novembro de 1926, a inauguração da estação em Juazeiro do Norte, com a presença da classe política, comercial e religiosa, entre eles o Padre Cícero – então prefeito da cidade. No dia seguinte, 8 de novembro, ocorre a cerimônia no Crato, contando basicamente com os mesmos personagens, inclusive o Padre Cícero e o Ministro da Viação, Francisco Sá.

Após a inauguração dos novos trechos, assim se apresentou o movimento financeiro da RVC em 1926: Missão Velha: 306:442\$020; Juazeiro: 31:891\$800; e Crato: 24:855\$520 (Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1926, p. 72). A diferença destoante entre a receita da estação de Missão Velha em relação às outras duas se deu nesse período pelo fato de que a mesma havia sido inaugurada em 10 de setembro de 1925, quase um ano antes das demais. Também deve se considerar que as linhas de Juazeiro e do Crato passaram a funcionar no final de 1926, portanto não apresentariam grandes receitas naquele ano. Esse funcionamento se deu de caráter provisório, conforme afirma o Relatório do MVOP de 1927.

Dessa forma, apesar de inauguradas oficialmente no final de 1926, as informações encontradas nos Relatórios apontam que essas obras teriam sido praticamente de caráter provisório e só seriam concluídas efetivamente em 1928. Essa informação é confirmada no Relatório do MVOP de 1927, no qual, na seção dedicada à RVC, constava ainda, entre as comissões de construção de prolongamentos, o trecho Missão Velha – Crato. E textualmente relatava que, embora “inaugurado em novembro de 1926, foi entregue ao tráfego provisório, sendo ainda grande o número de obras a executar para a sua conclusão, cujas despesas montam a 715:219\$902 e correrão por conta dos recursos concedidos para 1928” (Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1927, p. 83).

Essas obras restantes eram as pontes, como a dos rios “Salamanta” (na realidade seria Salamanca), São José e Sacco que, até aquele momento, eram feitas de madeira. Especificamente sobre o Crato, consta no Relatório que a estação havia sido “inaugurada apenas com o corpo central terminado” (*Ibid.*, p. 83). Assim, tomam como providência para ser realizado em 1928 as obras das pontes e também “[...] uma casa de agente na estação do Crato; um armazem na mesma estação;” (*Ibid.*, p. 84).. De fato, essas obras foram concluídas no ano seguinte e noticiadas por diversos periódicos.

Com a finalização dessas obras, a “Gazeta de Notícias”, “O Paiz” e o “Correio da Manhã”, todos periódicos da capital federal, em 21 de dezembro de 1928, noticiavam: “Foi concluído o trecho Missão Velha a Crato, no Ceará”, e reproduzia um telegrama do diretor da RVC, Abrahão Leite, ao então ministro da viação, Dr. Victor Konder, confirmando as obras na substituição das referidas pontes de madeira por metálicas, e também a “[...] construção de dois grupos de casas para turmas da via permanente armazem de mercadorias e casa do agente em Crato.”.

Dito isso, se comparado aos atrasos de uma obra que já vinha desde 1872 atravessando administrações privadas e públicas, dois regimes políticos, uma guerra mundial, conflitos internos no Ceará e calamidades provocadas por secas, o atraso entre 1926 – ano oficial da inauguração da estação no Crato – até 1928, quando efetivamente as obras são concluídas, se torna praticamente irrelevante.

A estação construída em estilo Eclético (FARIAS FILHO, 2007), distinguia-se por sua dimensão na morfologia urbana do Crato de então, sobretudo por não ter sido instalada no centro da cidade e sim nas proximidades, objetivando se tornar um vetor na expansão urbana naquela direção. O prédio pode ser visualizado na Figura 16:

Figura 16 – Estação do Crato em 1928

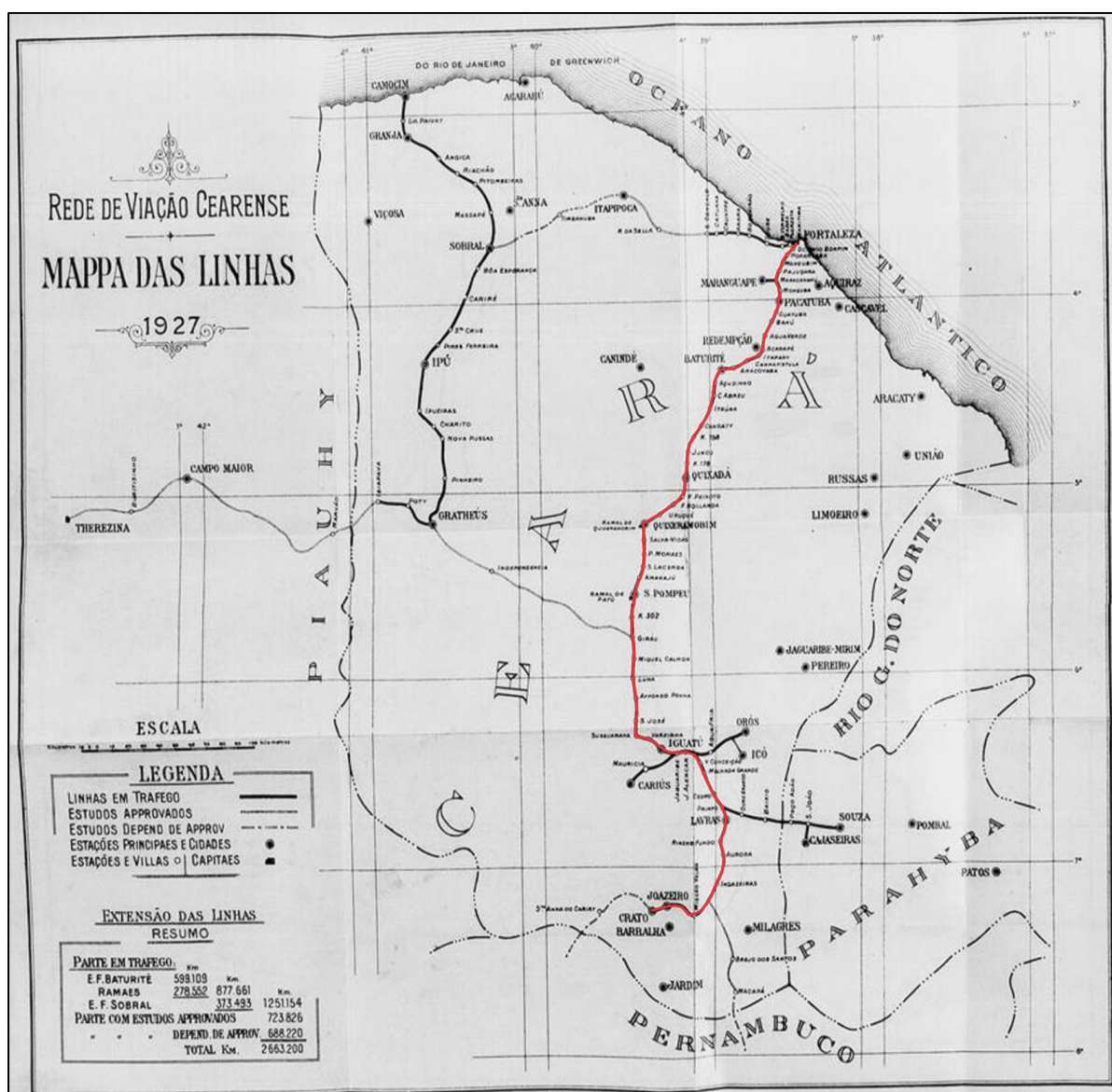


Fonte: Fotografia de Júlio Saraiva, Inventariança da extinta RFFSA.

Por fim, notamos que, para conclusão desse trecho do prolongamento que havia sido paralisado praticamente desde 1913 em Iguatu, ao ser abandonado pela então empresa arrendatária, a retomada das obras pelo Estado foi fundamental para que se concluísse, seja nos momentos de intensificação das obras, como nas duas secas nos anos de 1915 e 1919, quando os prolongamentos ferroviários assumiam caráter de socorro público no emprego dos flagelados, seja nos demais anos de “normalidade”, nos quais verificamos que, independente do ritmo, as obras do prolongamento da EFB rumo ao Crato não foram paralisadas em nenhum ano entre 1915 e 1928.

Portanto, com a conclusão das obras, mediante a chegada ao Crato, a Estrada de Ferro de Baturité contava com 599,109 km (Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1927, p. 72) interligando a capital Fortaleza com o Crato, no sul do estado. Ficando assim a disposição das linhas da Rede de Viação Cearense naquele momento:

Figura 17 – Mapa da RVC em 1927 com a EFB em destaque



Fonte: Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas (1927, p. 73). Adaptado pelo autor.

Passado todo esse percurso de construção ao longo dessas cinco décadas, é possível visualizar, nas diversas fontes apresentadas, como o mote de levar a ferrovia ao Crato foi utilizado para que os percalços surgidos fossem superados; sendo a EFB um projeto moderno que só se completaria quando interligado o Ceará de norte a sul, e atravessado o sertão.

Ademais, a conclusão do projeto demarcaria o rompimento com a conformação territorial herdada do período colonial, abalizada na rede de caminhos do gado, a qual centralizava os fluxos em Aracati em detrimento da capital. No Mapa 12, pode-se visualizar como a EFB rompe essa configuração e consolida uma rede urbana encabeçada por Fortaleza:

Mapa 12 – Mapa das Estradas de Boiadas e Ferrovias cearenses



Fonte: Elaborado pelo autor.

O mapa acima permite visualizar como o percurso da EFB obedeceu eminentemente questões político-econômicas encabeçadas desde a década de 1860 pela burguesia fortalezense, objetivando centralizar nessa cidade os fluxos comerciais, de informações e de pessoas. Se os caminhos do gado herdados do período colonial direcionavam os fluxos sertanejos, pela Estrada Geral do Jaguaribe (pontilhado verde), a Aracati – e constituía uma rede de vilas e cidades ligados a essa vila –, a EFB desmantela esse antigo sistema e consolida um novo (linha vermelha), sob a égide da burguesia comercial da capital Fortaleza, interligada diretamente ao Crato.

Nesse ímpeto, o sertão iria à Fortaleza, mas não os sertanejos – esses, como vimos, deveriam ser ocupados nas obras e fincados em seus lugares. À capital deveria somente se destinar as mercadorias lá produzidas: esse é um dos fundamentos político-econômicos que sustentou a construção da ferrovia ao longo de cinco décadas até que se cruzasse o Ceará de norte a sul.

Portanto, o projeto moderno resultaria nessa configuração, inaugurando uma nova rede urbana conformada com a incorporação do tempo cronometrado e demarcado na chegada e partida dos trens. Por outro lado, essa rede também reunia as condições para dar prosseguimento ao processo de proletarização dos sertanejos que, entre 1872 e 1926, modernizavam o território cearense com a instalação da ferrovia, inserindo-o no Meio Técnico. Assim, o território passava efetivamente a ser animado pelas relações dadas na interação entre novos fixos e fluxos (SANTOS, 1996).

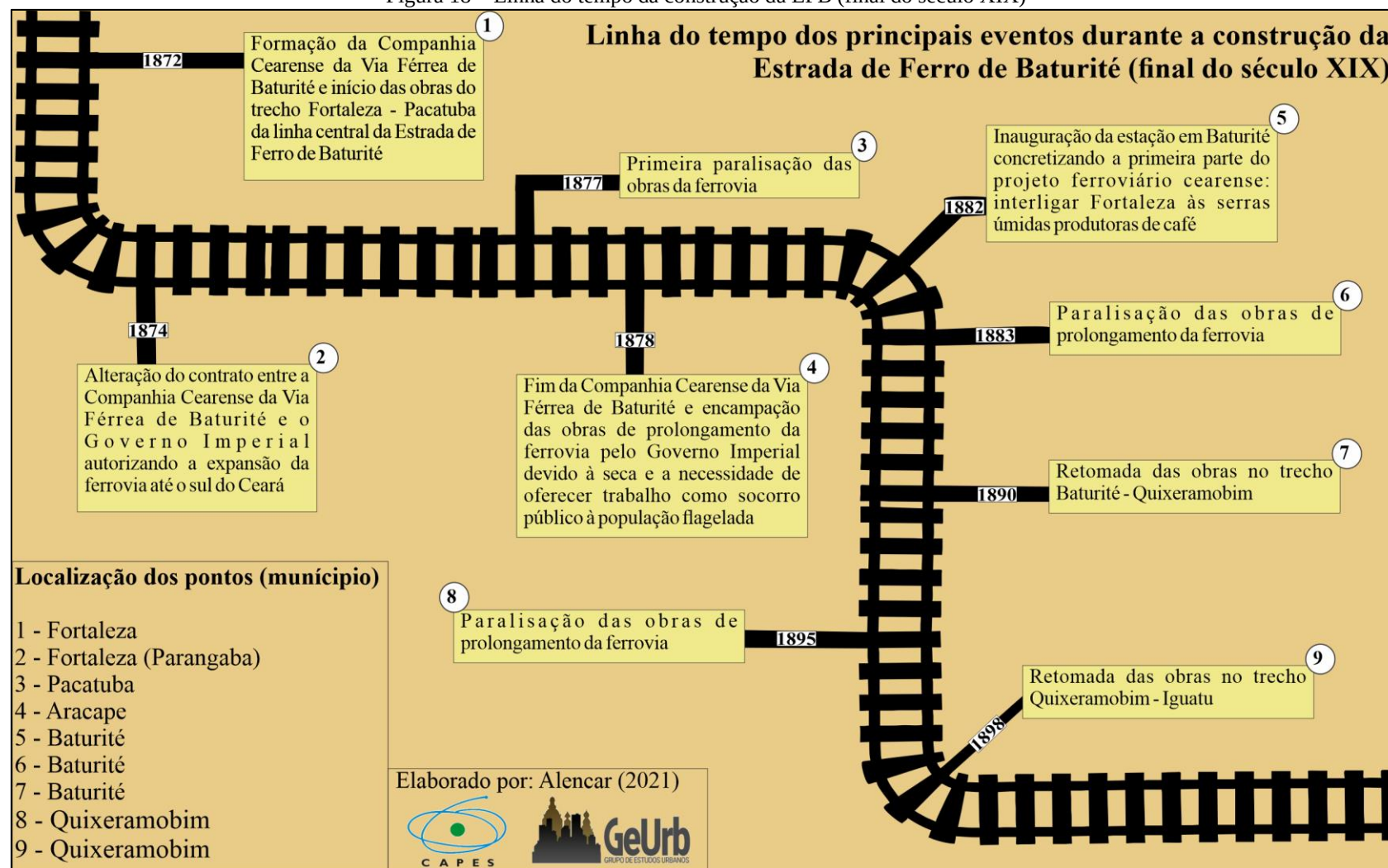
Finalmente, sintetizamos a seguir os principais eventos relacionamos à construção da EFB entre 1872 e 1926, subdividindo a linha do tempo entre o fim do século XIX (Figura 18) e o início do século XX (Figura 19). Nessa linha do tempo, é possível resgatar os principais eventos transcorridos ao longo da instalação da ferrovia de Fortaleza ao Crato.

No fim do século XIX, é possível vislumbrar o início da construção, em 1872, e a alteração contratural, em 1874, que permitiu expandir o projeto rumo ao sertão; assim também pode-se notar as recorrentes paralisações nas obras e de que maneira a seca de 1877-1879 e a consequente incorporação da mão-de-obra dos flagelados foi essencial para que a instalação prosseguisse sob a custódia estatal.

No que se refere aos eventos datados no início do século XX, destacamos as consequências da política ferroviária republicana pautada na encampação das vias, em especial a fracassada gestão inglesa entre 1910 e 1915. Também é possível perceber que, após a seca de 1915, a obra é construída continuamente, sendo as estiagens, naquele período, eventos-chave

na consolidação da exploração da mão-de-obra flagelada enquanto fator que garantiu um ritmo acelerado na construção da ferrovia que há quatro décadas se arrastava.

Figura 18 – Linha do tempo da construção da EFB (final do século XIX)



Fonte: Elaborado pelo autor.

Figura 19 – Linha do tempo da construção da EFB (início do século XX)



Fonte: Elaborado pelo autor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS – O CEARÁ MODERNO E ENFERRUJADO

*“A secca forte e medonha
Os nossos campos matou;
Morreu o gado que havia;
Tudo, meu Deus, se acabou!*

*E agora filhos do norte
Qual o destino será?
Quando á fome, núa!...
- A mãe pátria, o Ceará...*

*E' sina, nossa desgraça
Nos feixa a porta do lar.
Come a ferrugem á enxada,
E o povo a vê chorar.*

*Quanto roçado garboso
Da nossa terra brotou!
Trabalho do braço livre,
De quem não se capturou.*

*O rei mandou-nos da côrte
Nudez e fome matar,
Inda lembrado da guerra
Que nós soubemos ganhar.*

*Mas era também esmola,
Que nos mandava a Nação.
A' um povo que não mentiga,
E' insulto dar-lhe racção.*

*Adeus cidades do centro,
Campinas lá do sertão.
Alegres várzeas d'outrora,
Sonhos do meu coração.*

*Quem viu a nossa riqueza,
Roçados viu d'algodão.
Há de ter pena de um povo,
Que morre pedindo pão.*

*Adeus oh! Terra querida,
Teu filho chorando está.
Vai pelos mares perdido,
Perdido não voltará”*

Trecho do “Poema do Emigrante” de Rodolpho Teophilo
(O Cearense, 5 de maio de 1880, p. 3).

Toda essa extensa análise de diversos eventos ao longo da construção da Estrada de Ferro de Baturité demonstra uma parcela da dinâmica posta na produção do espaço, num processo específico de modernização territorial dado no Ceará entre 1872 e 1926, o qual somava diversos

agentes como o Estado, os engenheiros, a classe política e os trabalhadores na instalação desse objeto técnico.

Ao partir da análise dos conflitos intraclasse entre liberais e conservadores que animavam a crise no fim do Segundo Reinado, constatamos que os projetos de reformas e modernização ali gestados sob pressão liberal encontravam, no artifício da conciliação, sua exequibilidade conservadora. De forma que, frente ao objetivo de evitar processos revolucionários (sobretudo em relação ao fim da escravidão), liberais e conservadores tocaram as reformas garantindo a ordem e a proteção da propriedade privada e da reprodução capitalista.

Em seguida, arrojam os que mais do que uma pauta liberal, as reformas e investidas modernizantes, sobretudo no que se referia à circulação e comunicação, respondiam a um processo global. A expansão capitalista, naquele momento capitaneada pelos países centrais, pressionava a periferia a realizar ajustes territoriais com um duplo objetivo: alocar capitais através de empréstimos e exportação tecnológica inglesa e, ainda, baratear o escoamento das matérias-primas produzidas na periferia. Dessa forma, os projetos ferroviários emergiram como um elemento que requalificou a condição dependente, e aqui encontrou, por parte da elite agroexportadora, reciprocidade e apoio às reformas, desde que estruturalmente se mantivesse a grande propriedade e a mão-de-obra escravizada.

Nesse processo, o projeto moderno se fundamentaria na soma da ciência e da política. Para tal, colocamos em relevo como, através das Sociedades Geográficas, o conhecimento científico serviu para direcionar e orientar os processos de modernização e em seguida legitimá-los. Sendo que a modernização territorial naquele momento consistiria no avanço técnico que objetivava alterar as relações tempo-espço, possibilitando acesso mais rápido a novos mercados, novos espaços de consumo e de exploração de matéria-prima a menores custos. O véu da cientificidade protegia a burguesia, a impessoalizava e ainda a colocaria na vanguarda das transformações que, no discurso, a todos beneficiaria.

É justamente o objetivo de tornar os projetos modernos, em especial os ferroviários, um interesse amplo, onde encontramos e analisamos as particularidades desse processo em terras cearenses. Para isso, a burguesia comercial entorno do Senador Pompeu, na década de 1860, reclamava, nos meios jornalísticos e oficiais, das condições das estradas herdadas do período colonial, conformando assim o “antigo”, aquilo que havia de ser combatido e substituído pelo novo: a ferrovia. Logo, esse veículo conduziria o progresso econômico ao escoar as mercadorias e levar ao sertão à civilidade e ao desenvolvimento.

O objetivo era evidente, tornar o projeto da Estrada de Ferro de Baturité um interesse de todos, dos comerciantes, dos produtores de café e algodão, dos agricultores, de toda classe política local e nacional, inclusive prevendo que um braço ferroviário atingisse as margens do rio São Francisco para fazer coro junto ao Poder Central no objetivo de integrar o território nacional. Faceta ideológica que serviu somente para angariar recursos e capital político junto ao Imperador.

Se genericamente, para além dos anseios de uma dúzia de políticos, comerciantes e engenheiros que conformavam a burguesia de então, as instalações ferroviárias atrelavam-se na realidade aos ajustes territoriais que país havia de passar frente à condição dependente no capitalismo global, observamos como localmente a burguesia se mobilizou para se ajustar às condições capitalistas que se expandiam de Londres aos rincões cearenses. Para tal, desde meados do século XIX, o sertão foi colocado na mira como território a ser conquistado, em que pese a transformação da base produtiva da província, do gado para o binômio café-algodão, como condição fundamental. Dessa forma, o Ceará passava a acompanhar a dinâmica dependente da economia nacional que tinha como denominador comum a cultura agroexportadora.

Estavam então consolidados os artifícios que garantiram a instalação da ferrovia: o café e o algodão a serem exportados pelo porto da capital, e a população sertaneja a ser “civilizada”, “desenvolvida” e banhada pelas águas do “progresso” que, do Atlântico, inundariam o sertão. É explícito como esse discurso de domínio sobre o sertão foi requalificado e ecoado até o ano de 1926, assegurando a instalação da ferrovia de Fortaleza ao Crato. Essa última cidade, a Boca de Sertão da região do Cariri, desde 1860, se consolidaria como objetivo a ser alçado pelos trilhos, pois garantiria o acesso às mercadorias produzidas na região e comercializadas no Crato, sobretudo na feira semanal; além de que, interligar Fortaleza ao Cariri era romper com a conformação colonial cujas estradas de boiadas estreitaram as relações dessa região com Aracati e Recife. Ademais, diante das condições ambientais da região, a interligação ao Cariri asseguraria o sertão nos períodos da seca, conformando-se uma espécie de refúgio.

Com a EFB tirada do papel em 1872, debruçamos-nos nas condições que garantiram efetivamente sua construção ao longo das mais de cinco décadas e, como evidenciamos em diversos momentos, essa expansão ferroviária moderna sobre o território cearense dependeu da exploração da mão-de-obra local, sobretudo da superexploração dos flagelados durante as secas. 1877-1879, 1888, 1915 e 1919 são anos-chave no avanço das obras, como constatamos a partir das fontes, dos números apresentados e do mapa síntese.

Nesse processo, a população sertaneja é partícipe do projeto moderno, primeiro quando utilizada como justificativa para a instalação da ferrovia, no discurso que se constituía em salvá-los do atraso, do arcaísmo e da incivilidade. E segundo, como a mão-de-obra a ser absorvida nas obras; aí está o cerne da modernização territorial cearense: instalar a ferrovia sob o custo de empregar os flagelados, superexplorá-los, garantir o controle social e da ordem pública, assim como a proteção da propriedade privada, ao tempo em que se produzia um capital fixo que, quando concluído, garantiria interligação de norte a sul do estado, consolidando a manutenção do poder e potencializando a acumulação de capitais de restritos grupos político-econômicos.

Ainda que pontual, apontamos como se configuravam alguns movimentos de resistência frente à condição exposta, dentre os quais, a parcela dos flagelados que comparecia nas comissões de socorro e após adquirir alimentação e vestimentas deserdava das obras, o que, por sua vez, implicava uma rotatividade e dinamicidade no número de trabalhadores durante as secas incorporados nas obras ferroviárias. Se por um lado, em fins do século XIX, as ações de resistência eram pontuais e características de um período de transição, já se encontraria no limiar do século XX a organização sindical-proletária propriamente dita.

Ao se assentarem os quase seiscentos quilômetros de ferro de Fortaleza ao Crato, estava completo o processo de modernização territorial que havia iniciado ainda no século XIX. O ferro, quando assentado ao chão, representava expectativas que foram, nos anos 1860-70, amplamente reproduzidas nos meios jornalísticos, sobretudo pela burguesia fortalezense. Contudo, as expectativas forjadas nos discursos antes e durante sua instalação – como a obra redentora que alavancaria o desenvolvimento cearense, incorporada e representada pela ferrovia para aquele Ceará moderno, se corroe frente às contradições expostas. A seca de 1877 e de 1915 evidenciaram que, na realidade, aos trabalhadores sertanejos, o projeto moderno não os salvaria da penúria, mas, a estes, reservava-se apenas a ração e a labuta. Por isso, não somente a enxada dos agricultores, tal qual citada no poema acima, enferrujou-se. O Ceará moderno também.

Com uma importante distinção, essa modernidade representada pelo trem enferrujou-se desde sua concepção, pois é condição *sine qua non* burguesa que esses projetos modernos não se completem e, entre uma modernização e outra, surjam novas formas de exploração da força de trabalho. No caso cearense, arrancados da terra durante as secas, os trabalhadores perdiam as condições de sobrevivência e sujeitavam-se às situações de superexploração, as quais, na prática, perfaziam condições análogas à escravidão.

Se apenas considerarmos que a Lei de Garantia de Juros (1852), ao vetar nas obras ferroviárias o emprego da mão-de-obra escravizada, assegurava que nesses momentos de seca a

exploração da mão-de-obra de flagelados não se conformava uma situação análoga aos trabalhadores formalmente escravizados, estaremos, mais de um século depois, reforçando essa superexploração.

A seca por si só é uma circunstância climática do semiárido, no entanto, ser superexplorado e/ou morrer em função dela é um fenômeno eminentemente capitalista. Portanto, cabe-nos – como fizemos – apresentar e analisar as circunstâncias, mas não as relativizar, afinal, “também os mortos não estarão em segurança se o inimigo vencer. E esse inimigo não tem cessado de vencer” (BENJAMIN, 1985, p. 190).

Portanto, a concepção moderna capitalista incide que esses projetos modernizadores sejam ajuizados para, no momento em seguida, esvaziar-se, antes mesmo de se completar. No caso, o projeto de modernização territorial cearense, esse processo identificado em fins dos Oitocentos e início do século XX, tão logo se conclui e, no momento em seguida, enferruja-se, para que a próxima onda modernizante emergja. E assim sucessivamente.

Jogar luz sobre esses processos, elencando seus agentes e contextos, é vislumbrar a necessidade de interromper esse ciclo. Se essa não é uma conclusão estonteante, diante de que esse modo de produção, há pelo menos três séculos, assim se reproduz, ela o insere na necessidade de, pela análise geográfica, evidenciarmos essas contradições que perfazem o fundamento da produção capitalista do espaço e encontrarmos os caminhos para “no centro da própria engrenagem, ser a contra-mola que resiste”⁷¹.

A modernidade enquanto utopia não se esvaziou como na previsão de Carlos Dossi⁷², mas enferrujou-se, se corroeu. No entanto, o projeto moderno enquanto um projeto capitalista assim foi planejado e, do ponto de vista burguês, cumpriu seu papel: a ferrovia foi instalada expandindo a fronteira de acumulação, os sertanejos proletarizaram-se e a metodologia de combate à seca se consolidou. Logo após enferrujar-se, no decorrer do século XX, a modernidade se requalifica, encontra novos sujeitos e espaços a serem modernizados, troca-se o trem pelo automóvel, a Inglaterra pelos EUA, para, enfim, se escrever a nova versão do moderno que já nasce decadente e enferrujado.

⁷¹ Primavera nos Dentes – Secos e Molhados, 1973.

⁷² “Muitas vezes a utopia de um século torna-se a ideia vulgar do século seguinte”.

REFERÊNCIAS

- ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de história colonial: 1500-1800**. Brasília: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicação, 1998. 226 p.
- ABREU, Mauricio. Sobre a memória das cidades. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2016. P. 19-40.
- ALONSO, Angela. **Idéias em Movimento: a Geração de 1870 na crise do Brasil-Império**. São Paulo: Paz e Terra, 2002. 392 p.
- ANDRADE, Manoel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo**. 5. Ed. Rio de Janeiro: Contraponto Editora, 1996.
- ARRUDA, Pedro Fassoni. **Capitalismo dependente e relações de poder no Brasil: 1889-1930**. São Paulo: Expressão Popular, 2012. 384 p.
- ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. A gênese da geopolítica do capitalismo entre Brasil e Estados Unidos. **Geografias**, Belo Horizonte, v. 28, n. 2, p. 04-26, jan. 2020.
- ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. **Ferrovias de papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)**. 2011. 166 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.
- AULETE, Francisco Júlio de Caldas. **Diccionario contemporâneo da língua portuguesa**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1881. 2 v.
- AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e cidades do Brasil colonial (ensaio de geografia urbana retrospectiva). **Terra Livre**, São Paulo, v. 10, n. 1, p. 23-78, jul. 1992.
- BEAUMONT, Matthew; FREEMAN, Michael. **The railway and modernity: time, space, and the machine ensemble**. Berlin: Peter Lang, 2007.
- BEDIAGA, Begonha (Org.). **Diário do Imperador D. Pedro II (1840-1891)**. Petrópolis: Museu Imperial, 1999.
- BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas**. Vol. 1. Magia e técnica, arte e política. Ensaio sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- BOSI, Alfredo. O tempo e os tempos. In: NOVAES, Adauto. (Org.). **Tempo e história**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. P. 19-32.
- BRASIL, Ministério dos Transportes. Conselho Nacional de Transporte. **Planos de viação: evolução histórica (1808-1973)**. Rio de Janeiro: Imprint O Conselho, 1974.

BRASIL, Thomaz Pompeu de Souza. **Memória sobre o clima e as secas no Ceará**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877.

BRITO, José do Nascimento. **Economia e Finanças do Brasil: 1822-1940**. Rio de Janeiro: Livraria Editora Freitas Bastos, 1945.

CACHAPUZ, Paulo Brandi. Francisco Sá. In: ABREU, Alzira Alves de (org.). **Dicionário histórico-biográfico da Primeira República**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015. n.p.

CALASANS, José. Os jagunços de Canudos. **Anais do Arquivo do Estado da Bahia**, Salvador, v. 39, [n.p.], jan. 1970.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. 2000. 246 f. Tese (Doutorado) – Curso de Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Proletários das secas: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919)**. 2014. 354f. – Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História Social, Fortaleza (CE), 2014.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os Trilhos do Progresso: episódios das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). **Trajetos. Revista da História da UFC**, Fortaleza, v. 1, n. 2, p. 83-101, jan. 2002.

CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem e Teatro de Sombras**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Ed: Civilização Brasileira. 2008. 459 p.

CARVALHO, José Murilo de. **Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi**. 3. Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. 196 p.

CARVALHO, José. **O matuto cearense e o caboclo do Pará** – contribuição ao folclore nacional. Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1973.

CECHIN, José. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX**. 1978. 130 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1978.

COIMBRA, Crésio. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1974. 364 p.

CORDEIRO, Celeste. **Antigos e modernos no Ceará provincial**. São Paulo: Annablume, 1997. 280 p.

CORNEJO, Carlos; GERODETTI, João Emilio. **As Ferrovias do Brasil: nos cartões postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris, 2005. 260 p.

CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. **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 – CE, 2008.

FAORO, Raymundo. **Os Donos do Poder**: formação do patronato político brasileiro. 3. Ed. Rio de Janeiro: Globo, 2001.

FARIAS FILHO, Waldemar Arraes de. **Crato**: evolução urbana e arquitetura 1740-1960. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2007. 272 p.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité**: 1870-1930. Projeto História do Ceará, Política, Indústria e Trabalho 1930-1964. Fortaleza, Edições Universidade Federal do Ceará/ Stylus Comunicações, 1989.

Furtado, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 17ª ed. São Paulo: Nacional, 1980.

GABAGLIA, Giacomo Raja. **A questão das secas nas províncias do Ceará**. Rio de Janeiro: Tipografia do Correio Mercantil, 1861.

GERHARD, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (Org.) **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

GODOY, Paulo. Categorias marxistas e análise do processo de valorização capitalista do espaço. **Revista Formação**, Presidente Prudente, v. 45, n. 25, p. 35-50, maio 2018.

GUIMARÃES, Benício. **O vapor nas ferrovias do Brasil**. Petrópolis: Gráfica Jornal da Cidade Ltda., 1993. 212 p.

GUIMARÃES, Manoel Luís Salgado. Nação e Civilização nos Trópicos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o projeto de uma história nacional. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 5-27, jan. 1988

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 17. Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

HARVEY, David. **Paris, capital da modernidade**. São Paulo: Boitempo, 2015.

HIRANO, Sedi. **Formação da sociedade moderna no Brasil**: capitalismo moderno: relações Brasil/Estados Unidos, mercado, estado e migrações internacionais. São Paulo: Editora Humanitas, 2005. 112 p.

HOBSBAWM, Eric. **A era dos impérios**: 1875-1914. 13. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **A Urbanização do Ceará setecentista**. As vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFBA, 2007.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. Os primórdios da organização do espaço territorial e da vila cearense – algumas notas. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 20, n. 1, p. 133-163, jun. 2012.

LEITE, Ary Bezerra. **História da fotografia no Ceará do século XIX**. Fortaleza: Edição do Autor, 2019.

LESSA, Simone Narciso. **Trem-de-Ferro: do cosmopolitismo ao sertão**. 1993. 252 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

LIMA JUNIOR, Francisco do O' de. **Estrutura produtiva e rede urbana no Estado do Ceará durante o período de 1980-2010**. 2014. 264 p. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. 2014

MAIA, Doralice Sátyro. A modernidade chega às cidades bocas de sertão: ferrovia e energia elétrica nas cidades do interior do território brasileiro. In: SEABRA, Odette; SAES, Alexandre Macchione; ZAAR, Miriam Hermi (Org.). **Atas do II Simpósio Internacional: Eletrificação e Modernização Social. A expansão da energia elétrica para a periferia do capitalismo**. São Paulo: Universidade de São Paulo e Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2015.

MAIA, Doralice Sátyro. Cidades Bocas de Sertão: sobre a origem e constituição do núcleo primaz e os primeiros indícios do processo de urbanização In: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. **Centro e centralidade nas cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. P. 27-60.

MARINI, Ruy Mauro. **Subdesarrollo y Revolución**. 3. Ed. Cidade do México: Siglo Veintiuno Editores As, 1971.

MARTINS, José de Sousa. **A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala**. 2. Ed. São Paulo: Contexto, 2010.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. 2. Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008. 299 p.

MARX, Karl. **O Capital: Livro I**. São Paulo: Boitempo, 2011. 894 p.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas**. São Paulo: Boitempo, 2007.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial**. São Paulo: HUCITEC, 1987.

MERCADANTE, Paulo. **A Consciência Conservadora no Brasil: contribuição ao estudo da formação brasileira**. 3. Ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

MONTEIRO, Denise Mattos. O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX: a atuação da Casa Boris Frères no Ceará. **Revista de Ciências Sociais**, Fortaleza, v. 1, n. , p.111-145, mar. 1994.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Fixação do valor e capital fixo. São Paulo: **Boletim Paulista de Geografia**, nº 72, 1984, p. 83-93.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Geografia Histórica do Brasil**: Capitalismo, território e periferia, São Paulo: Ed. Annablume. 2011. 160 p.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Território e História no Brasil**. 3ª ed. São Paulo: Annablume. 2008. 154 p.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Ideologias Geográficas**: espaço, cultura e política no Brasil. 2. Ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1991.

MOREIRA, Ruy. **Mudar para manter exatamente igual**: os ciclos espaciais de acumulação: o espaço total: formação do espaço agrário. Rio de Janeiro: Consequência, 2018. 128 p.

MOREIRA, Ruy. **Pensar e ser em Geografia**: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico. São Paulo: Editora Contexto, 2007. 188p.

NASCIMENTO, Maria Yasmim Rodrigues do. **Invenção da liberdade**: o instituto histórico do Ceará e o discurso racial no I centenário da abolição (1984). 2018. 117 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Mestrado Acadêmico Interdisciplinar em História e Letras, Universidade Estadual do Ceará, Quixadá, 2018.

NOBRE, Francisco Silva. **1001 cearenses notáveis**. Rio de Janeiro: Casa do Ceará, 1996. 395 p.

NOGUEIRA, Carlo Eugênio. Território, sertão e ciência: expedições civilizatórias e geografia no Brasil (1900-1930). **Geosp – Espaço e Tempo** (Online), v. 22, n. 1, p. 043-060, mês. 2018

PEREIRA, Lorena Izá. “**A Tríplice Aliança continua sendo um grande êxito**”: os regimes de controle do território paraguaio (1870-2019). 2019. 523 f. Tese (Doutorado) – Curso de Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2019

PICANÇO, Francisco. **Diccionario de Estradas De Ferro**: e sciencias e artes accessorias. Rio de Janeiro: Imprensa A Vapor H. Lombaerts & Comp, 1891. 1 v.

PICANÇO, Francisco. **Diccionario de Estradas De Ferro**: e sciencias artes accessorias. Rio de Janeiro: Imprensa A Vapor H. Lombaerts & Comp, 1892. 2 v.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Evolução Política do Brasil**: colônia e império. São Paulo: Brasiliense, 1999. 102 p.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 26. Ed. São Paulo: Brasiliense, 1981. 364 p.

QUEIROZ, Rachel de. **O Quinze**. 82ª. Ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ed: Ática, 1993. 269 p.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo**: a Estrada de Ferro de Baturité e a invenção do Ceará. 2015. 403 f. Tese (Doutorado) – Curso de Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

RODRIGUES, José Honório. **Conciliação e Reforma no Brasil**: um desafio histórico-cultural. 2. Ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

ROHAN, Beupaire. **Dicionário de Vocábulo Brasileiro**. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1889.

SALVADOR, Diego Salomão Candido de Oliveira. A Geografia e o método dialético. **Sociedade e Território**, Natal, v. 24, n. 1, p. 97-114, jan. 2012.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo razão e emoção. 4. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 5. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.

SANTOS, Milton. **Técnica espaço e tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. **The Railway Journey**: the industrialization of time and space in the nineteenth century. 3. Ed. Oakland: University Of California Press, 2014. 265 p.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **As barbas do imperador**: D. Pedro II, um monarca nos trópicos. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Wendell Guedes da. **A todo vapor! Formação de trabalhadores na Estrada de ferro de Baturité (1877-1880)**. 2013. 121 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Acadêmico em História, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2013.

SINGER, Paul. De dependência em dependência: consentida, tolerada e desejada. **Estudos Avançados**, [S.L.], v. 12, n. 33, p. 119-130, ago. 1998.

SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. **Revista Mexicana de Sociologia**, Cidade do México, v. 36, n. 3, p. 547-593, jul. 1974.

SODRÉ, Nelson Werneck. **História da imprensa no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad, 1999.

SOSA, Rogério. Sedição de Juazeiro. In: ABREU, Alzira Alves de (org.). **Dicionário histórico-biográfico da Primeira República 1889-1930**. Rio de Janeiro: Editora Cpdoc, 2015. P. 1-4. Disponível em: <https://atlas.fgv.br/verbetes/sedicao-de-juazeiro>. Acesso em: 29 abr. 2020.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos para o Império**: Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889). São Paulo: Ed: Alameda. 2011. 242 p.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Um geógrafo do poder no Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Consequência, 2018. 160 p.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia Ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícias & Cia., 2011. 300 p.

VASCONCELOS NETO, Américo Maia. **A política ferroviária brasileira: (1835-1945)**. Brasília: Edições do Senado Federal, 2018. 616 p.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **Geotextos**, Salvador, v. 5, n. 2, p.147-157, dez. 2009.

ZUZA, José Vieira Camelo Filho. As ferrovias do Nordeste entre os limites econômicos e a política de controle e ocupação do interior do país. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (org.). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados: Ed. UFGD, 2011. P. 139-180.

Fontes documentais

ALEMÃO, Freire. Descrição da cidade do Crato: 1-28,8,44. In: DAMASCENO, Darcy; CUNHA, Waldir da (org.). **Anais da Biblioteca Nacional: os manuscritos do botânico Freire Alemão**. Rio de Janeiro: Divisão de Publicações e Divulgação, 1961. p. 300-305.

BRASIL. André Rebouças. Biblioteca Digital Luso-Brasileira (comp.). **Mappa da região flagellada pela secca de 1877: com os caminhos de ferro de socorro. 1877**. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/44827>. Acesso em: 08 ago. 2021.

Conselho Administrativo da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional – O Auxiliador da Indústria Nacional: Ou Collecção de memorias e Noticias interessantes Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1877

NABUCO, Joaquim. **O abolicionismo**. Brasília: Senado Federal, 2003. 214 p. (Edições do Senado Federal, v. 7).

NABUCO, Joaquim. **O povo e o trono: profissão de fé política de Juvenal romano da decadência**. Rio de Janeiro: Typographia e Litographia Franceza, 1869.

Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da installação da mesma Assembléa no dia 1o de outubro de 1862.

Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da installação da mesma Assembléa no dia 9 de outubro de 1863. Ceará, Typ. Cearense, 1863.

Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. Lafayette Rodrigues Pereira, por ocasião da installação da mesma Assembléa no 1º de outubro de 1864. [n.p.] Typ. Brasileira de Paiva & Comp., 1864

Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas de 15 de agosto de 1865

Relatório do presidente, o excellentissimo senhor conselheiro dr. Vicente Pires da Motta, na abertura da segunda sessão da decima legislatura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 1.o de julho de 1865.

Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo presidente da provincia, Dr. Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no dia 1.o de novembro de 1868.

Falla com que o ex.mo sr. dr. José Julio de Albuquerque Barros, presidente da provincia do Ceará, abriu a 1.a sessão da 24.a legislatura da Assembléa Provincial no dia 1 de novembro de 1878.

Relatório do Presidente do Estado do Ceará de 1914; 1916.

Diccionario Bio-bibliográfico Cearense (1910-1915) elaborado pelo Bartão de Studart

Relatório apresentado pelo Exm. Sr. Presidente da Directoria da Companhia Cearense da Via-ferrea de Baturité em assembléa geral de accionistas de 14 de agosto de 1872.

Ofício da Diretoria da Companhia Cearense de Via-ferrea de Baturité. Manuscritos Fundação Biblioteca Nacional, I-29,30,86 - 1871

Estrada de Ferro de Baturité – Ceará. Synopse Historica organizada pela secretaria da mesma estrada. 1880

Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1910; 1911; 1912; 1913; 1916; 1919; 1920; 1921; 1924; 1926; 1927.

Congresso Nacional, Annaes da Camara dos deputados, primeira sessão legislativa Sessões de 10 de junho a 31 de julho de 1891. Vol. I. Rio de Janeiro, imprensa nacional – 1891

Brasil. **Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1868**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1868.

Brasil. **Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1873**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873.

Brasil. **Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1874**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874.

Brasil. **Recenseamento do Brazil em 1872**. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1874. 12 v.

Annaes da Camara dos Deputados (RJ) - 1910 a 1918

Lei Nº 26, de 30 de dezembro de 1891. Fixa a despeza geral da Republica dos Estados Unidos da Brazil para o exercicio de 1892, e dá outras providencias.

Decreto nº 641 de 26/06/1852

Decreto n. 6.918 de 1º de junho de 1878

Decreto n. 159 de 15 de janeiro de 1890 (Coleção de Leis do Brasil - 1890, Página 67 Vol. 1 fasc. 1º (Publicação Original))

Decreto n. 1060 de 22 de novembro de 1890

Decreto n. 2836 de 17 de março de 1898

Decreto n. 7.669 de 18 de novembro de 1909 - Autoriza o contracto de arrendamento da rede da Viação Cearense e bem assim a construcção de alguma das estradas de ferro que a constituem.

Decreto n. 9.657 de 10 de julho de 1912 - Approva os estudos definitivos e o orçamento concernentes a 481k,861 de linha nos prolongamentos das Estradas de Ferro Beturité e Sobral

Decreto n. 11.692 de 25 de agosto de 1915 - Declara a caducidade do contracto celebrado com a South American Railway Construction Company, Limited, em virtude do decreto n. 8.711, de 10 de maio de 1911

Decreto n. 3.965 de 25 de dezembro de 1919 - Autoriza a construcção de obras necessarias á irrigação de terras cultivaveis no nordeste brasileiro e dá outras providencias.

Revista Brazil-Ferro-Carril, Nº 2, fevereiro de 1910; Nº 3, março de 1910; Nº 8, agosto de 1910; Nº 11, novembro de 1910; Nº 92, abril de 1915; Nº 141, maio de 1917.

Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro, 1878.

Revista de Estradas de Ferro, nº 34, 1887.

O Besouro: Folha Illustrada Humoristica e Satyrica, Nº 8, 25 de maio de 1878; Nº 16, 20 de julho de 1878; Nº 8, 25 de maio de 1878; nº 17, 27 de julho de 1878

Jornal O Paiz, 11 de fevereiro 1910; 14 de março de 1916; 1 de abril de 1916; 5 de novembro de 1916; 5 de abril de 1919; 26 de agosto de 1919; 16 de dezembro 1925; 21 de dezembro de 1928

Jornal Correio da Manhã, 6 de fevereiro de 1910; 10 de novembro de 1914; 12 de abril de 1922; 21 de dezembro de 1928

Jornal O Cearense, 5 de novembro de 1865; 28 de março de 1872; 5 de maio de 1880; 22 de novembro de 1889

Jornal do Commercio, 4 de janeiro de 1874; 16 de dezembro de 1877; 3 de junho de 1878; 20 de dezembro de 1913

O Jornal, 18 de outubro de 1925; 26 de agosto de 1926

Jornal Pedro II, 23 de janeiro de 1872; 8 de Julho de 1873; 12 de dezembro de 1878, p. 1; 15 de dezembro de 1878, p. 2; 25 de dezembro de 1878, p. 2; 5 de janeiro de 1879

Jornal O Globo - Orgão da Agencia Americana Telegraphica dedicado aos interesses do Commercio, Lavoura e Industria, Rio de Janeiro, 10 de março de 1877

Jornal Estado do Ceará, 5 de novembro de 1890

Jornal A Lucta, 18 de março de 1915

Jornal O Imparcial, 25 de dezembro de 1921

Jornal do Brasil, 21 de outubro de 1926

Jornal A Noite, 2 de novembro de 1926

Jornal Gazeta de Notícias, 21 de dezembro de 1928

Capa

DAUMIER, Honoré. **Impressions et Compressions de Voyage**. Coleção Fondation Armand Hammer. Paris, 1853.