

Sertão à vista: os planos e os trilhos cearenses no Segundo Reinado**Backwoods in sight: the plans and the rails in Ceará during the Brazilian Second Reign**

Igor Carlos Feitosa Alencar
Universidade Federal da Paraíba - UFPB
igor.urca@hotmail.com

RESUMO

O presente artigo trata-se de reflexões sobre a questão ferroviária cearense no final do século XIX diante das condições político-econômicas no intitulado surto ferroviário do Segundo Reinado. Para tal, a partir de fontes documentais somadas à bibliografia selecionada, relacionamos esse movimento na sede do Poder Imperial diretamente com a classe senhorial fortalezense, capitaneada pelo Senador Pompeu. Essa última, a partir de um projeto ferroviário, visava o domínio sobre o sertão e desbancar a classe senhorial da Vila de Aracati com a centralização dos fluxos em Fortaleza. Nesse sentido, evidenciamos como a viabilidade do projeto fora possibilitada sobretudo a partir do uso do sertão enquanto lugar a ser conquistado pela lógica comercial capitalista, tornando-se ideologicamente uma porta de entrada para os planos de integração nacional almejados pela Corte. Finalmente, transforma-se o projeto ferroviário cearense em uma questão estratégica para o Império, incorporando a então província aos processos de modernização territorial do referido período.

Palavras-chave: Sertão, Geografia Histórica, Integração Nacional, Segundo Reinado, Modernização Territorial.

ABSTRACT

This paper is about reflections on the Ceará railroad issue at the end of the 19th century in face of the political-economic conditions in the railroad boom of the Brazilian Second Reign. From documental sources added to the selected bibliography, we relate this movement in the center of the Imperial Power with the political class of Fortaleza, led by Senator Pompeu. This political class, with a railroad project, aimed to dominate the backwoods and unseat Aracati's political class with the centralization of flows in Fortaleza. In this sense, we show how the viability of the project was made possible mainly through the use of the backwoods as a place to be conquered by the capitalist commercial logic, ideologically becoming a gateway to the national integration plans desired by the Empire. Finally, the Ceará railroad project became a strategic issue for the monarchy, incorporating the then province in the territorial modernization processes of the mentioned period.

Keywords: Backwoods, Historical Geography, National Integration, Brazilian Second Reign, Territorial Modernization.

Introdução

A temática da questão ferroviária no Brasil é um assunto bastante presente nas mais diversas áreas do conhecimento e nos múltiplos recortes temporais. Alguns trabalhos dissertam na perspectiva evolutiva das linhas férreas nacionais, outros nutrem esforços para analisar o processo de concessão dessas vias no início do século XX e, ainda, há aqueles que procuram compreender o processo de decadência na utilização desse meio (principalmente quanto ao transporte de passageiros) a partir da década de 1950 frente à política rodoviária capitaneada pelo governo Juscelino Kubitschek (1956-1961).

Dito isso, nosso trabalho é direcionado para a análise de aspectos que consideramos pertinentes de serem aprofundados, a saber, as discussões e disputas internas nas províncias na segunda metade do século XIX desencadeadas por figuras públicas que, a frente do poder local, almejavam implementar linhas férreas em seus respectivos lugares. Mais especificamente, em nosso caso, como esse processo se deu em terras cearenses, especialmente em Fortaleza pelo grupo político do Senador Pompeu nas décadas de 1860-1870.

Nessa perspectiva, partimos do contexto nacional no qual naquele período o Poder Imperial arrojava esforços para efetivamente constituir o Brasil enquanto uma nação. Haja vista que, se com a independência, herdou-se do poder lusitano o reconhecimento internacional do Império Tropical aqui constituído, assim como a posse e controle das terras e da mão-de-obra escravizada, por outro lado, a herança lusitana dentre outras mazelas deixava nas mãos do imperador um Estado despossuído de nação (MATTOS, 2005; MORAES, 2008). Logo, a efetivação dessa nação haveria de ser constituída territorialmente a partir do incentivo à implementação de vias de comunicação: ferrovias e linhas de telégrafo.

No Ceará, constatamos dois movimentos que nortearam as discussões sobre a ferrovia a ser implementada. O primeiro constava numa disputa que se constituía desde o período colonial no qual as exportações da província se dividiam entre a praça comercial da Vila de Aracati e da capital Fortaleza. Tal problemática estava posta devido a confluência dos caminhos do gado que seguindo pelo vale do rio Jaguaribe direcionavam do sertão os fluxos de pessoas e mercadorias para Aracati, em detrimento da capital cearense. O outro movimento viria enquanto consequência da resolução dessa problemática exposta, no qual independentemente de onde partisse a ferrovia, essa deveria lançar domínio sobre o sertão

cearense e ter como fim as margens do rio São Francisco como forma de, ideologicamente, corroborar com os planos de integração nacional almejados pela Corte.

Esse olhar para o sertão se intensifica também na década de 1860 devido as altas exponenciais na produção e exportação do algodão cearense que, face a Guerra Civil Americana e a interrupção do fornecimento do algodão estadunidense para a Europa, abria possibilidade para que a produção brasileira – em especial nordestina – suprisse tal demanda. Assim, a década de 1860 é decisiva, pois nela são apresentados os planos ferroviários como alternativa a substituição do escoamento dos produtos do sertão pelas precárias estradas de boiadas e, por conseguinte, colocar fim à disputa entre a classe senhorial cearense dividida entre Fortaleza e Aracati.

Para tal, à luz da Geografia Histórica enquanto guia na análise desse olhar pretérito, metodologicamente exploramos tais questões somando nossa bibliografia à fontes documentais, dentre eles artigos de jornais da Hemeroteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional e os discursos oficiais da época dos Relatórios e Mensagens dos Presidentes da Província do Ceará. Essa análise conjunta possibilita compreender de que maneira o sertão cearense passava a ser objeto cobiçado pelas classes político-econômicas litorâneas que colocaram seus planos de poder e trilhos lado a lado aos planos do Poder Central que almejava um país mais integrado como possibilidade de se constituir uma nação no Império de Pedro II.

Finalmente, estruturamos o trabalho em três partes. De início realizamos uma contextualização a partir das reformas na legislação e nas instituições do Segundo Reinado que criaram as condições para que o surto ferroviário ocorresse. Posteriormente analisamos como as condições criadas na sede do poder imperial possibilitaram que engenheiros e políticos cearenses colocassem seus planos de trilho e domínio do sertão como uma pauta nacional para resolução de uma problemática eminentemente local. E, por fim, evidenciamos o papel do sertão enquanto local disputado pela classe senhorial fortalezense que possibilitaria, além de desbancar a classe senhorial de Aracati, a viabilidade político-econômica do projeto ao corroborar com os ideais de integração nacional.

Um território de ferro – o surto ferroviário no Segundo Reinado

A segunda metade do século XIX é um período bastante conturbado político e economicamente no Brasil, em especial, a década de 1860, momento em que o Brasil se envolve num conflito armado com o vizinho sul-americano, o Paraguai. O conflito iniciado em 1865 iluminaria uma série de questões no que concerne às condições de circulação no território brasileiro, haja vista as dificuldades enfrentadas para que se deslocassem soldados e suprimentos do Rio de Janeiro para as áreas de conflito no sul do país.

Com a guerra com o Paraguai ficam expostas as precárias condições de circulação e, concomitantemente, com a ocorrência do conflito, na sede do Poder Imperial, emergem preocupações quanto a proteção das fronteiras. Nas palavras de Sousa Neto (2012), “a guerra contra o Paraguai pôs a nu a precariedade do controle do Estado monárquico sobre o território” ainda, complementa o autor, “desferiu um duro golpe no regime de trabalho escravizado em um Estado que não tinha nação e se pretendia civilizado” (p. 219).

É nesse contexto que ao findar o conflito em 1870 e mesmo com um endividamento do Estado diante dos elevados gastos com a guerra, engenheiros imersos na burocracia estatal passaram a planejar vias que integrariam o território facilitando a comunicação entre a capital e os pontos economicamente mais dinâmicos espalhados pelo país; ainda se nutria a esperança de que, constituídas essas vias, se ocupassem os fundos territoriais (MORAES, 2008) e, finalmente, que as fronteiras estivessem efetivamente protegidas.

Cabe ressaltar que essas investidas nesse momento, dadas com a centralização no Rio de Janeiro, viria a reforçar e requalificar aspectos políticos caros ao Poder Central desde o início do período imperial:

A opção por Império do Brasil resgatava uma herança; expressava o primeiro momento de triunfo de um projeto; revelava como os herdeiros eram também construtores; reafirmava o papel da cidade do Rio de Janeiro como cabeça; e evidenciava, sobretudo, como uma denominação distinguiu-se, desde então, por enfeixar uma pluralidade de significações. (MATTOS, 2005, p. 20).

Ademais, a centralização como fundamento do poder monárquico também se fez a partir da reação centralizadora dada com a conciliação geográfica, que a partir do Dia do Fico, constituiu uma base territorial de apoio “concertada entre o Rio de Janeiro (a corte e o interior fluminense), São Paulo e Minas Gerais” com “o fundamento dos interesses congregados, sob a presidência de dom Pedro, num pacto monarquista” (FAORO, 2001, p. 373-374). Já no Segundo Reinado, precedente aos planos de integração nacional, em 1849 ocorre a reação

monárquica patrocinada pelos conservadores, cujo trunfo se dá na restauração do Poder Moderador e em uma estrutura político-administrativa extremamente centralizadora na figura de Dom Pedro II (ALONSO, 2002).

Dito isso, esse processo de centralização do poder e fluxos para o Rio de Janeiro tem continuidade nesse período com o chamado surto ferroviário. Algumas condições foram necessárias para que ocorresse essas sobreposições de propostas e pedidos para instalação de ferrovias nas mais diversas províncias do Império, além dos planos gestados na própria sede do poder. Destacamos quatro dessas condições: a aprovação da Lei de Garantias de Juros em 1852; a criação da Escola Central em 1858; a fundação de associações de classe, como o Instituto Politécnico em 1868 e, por fim, uma reestruturação estatal realizada para abrigar, dar voz e legitimar os planos desses profissionais, no caso, a reforma do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas que também se deu na década de 1860.

Essas condições, elencadas nessa sequência tendo como critério a ordem cronológica, revelam a impossibilidade de apontar uma ou outra sobressalente. Na realidade, esses aspectos se complementavam ao possibilitar que efetivamente da década de 1860 em diante se pudesse pensar (ainda que muitas vezes somente a nível de planos) em tratar da integração do território nacional. Vejamos agora cada um desses aspectos elencados como essenciais para a ocorrência do surto ferroviário do Segundo Reinado.

A iniciar pela Garantia de Juros, 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 externo investisse em obras de infraestrutura no Império. Nas palavras de Assis (2011), o fundamento dessa lei estava no incentivo às

construções ferroviárias, buscando assegurar, institucionalmente, aos construtores e capitais privados, que os investimentos poderiam ser realizados nessa atividade, sendo garantidos retornos financeiros, como se fazia com os pagamentos de escravos libertos, com as quebras de impostos para as entradas de alguns produtos, etc. (p. 47)

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. Tratava-se de um avanço do ponto de vista burocrático e, também, no incentivo aos investimentos estrangeiros. Na perspectiva ferroviária, tal fato se compararia ao que representou para os produtores brasileiros o Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas em 1808.

Em termos percentuais, o retorno nos juros garantido nos investimentos seria de 5%, conforme lia-se no Parágrafo 6º do Artigo 1º da referida Lei: “O Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento d'este juro.”.

O efeito da promulgação dessa lei é rapidamente refletido, de modo que em 30 de abril de 1854 o próprio Dom Pedro II participaria da inauguração da Estrada de Ferro Mauá, o empreendimento de 14,5 km que interligava a cidade do Rio de Janeiro à Petrópolis, se tornando a primeira ferrovia construída no Brasil.

Dito isso, após ser dado o primeiro passo para a incorporação do Brasil no restrito rol de países que naquele momento dispunham desses objetos técnicos, era necessário que internamente se constituísse um corpo técnico capaz de projetar outros caminhos de ferro que integrariam o país. É nesse sentido que a Escola Central emerge como local destinado a esse fim.

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, 2012, p. 58). Tal 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, era pressuposto a formação superior para compor os altos escalões do poder imperial, mais do que isso, possuir diploma no Brasil de então era assegurar o exercício de qualquer ideia compreendida por cidadania. Carvalho (2008) define bem essa questão ao reconhecer o afastamento do militarismo (como ocorria no curso de engenharia saindo da Escola de Aplicação do Exército para a Escola Central) como um traço fundamental à dominação da elite imperial herdada desde o processo de independência realizado de modo a manter “a monarquia representativa, de manter unida a ex-colônia, de evitar o predomínio militar, de centralizar as rendas públicas” (p. 19).

Nesse sentido, a formação superior seria uma maneira de assegurar estes espaços de poder a um restrito número de pessoas, desde os cursos de Direito – pressuposto fundamental

para adentrar a vida parlamentar imperial (ALONSO, 2002) – até os cursos de engenharia que passariam a ser centrais na vida política brasileira frente aos anseios de modernização territorial, com a incorporação de ferrovias e telégrafos. Em outros termos, era necessário garantir 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, mais do que garantir que internamente se formassem profissionais para projetar as ferrovias e demais obras de infraestrutura imperiais, se fazia necessário continuar a limitar o acesso a esses cursos e, também, que nessas formações mais técnicas, esses sujeitos continuassem reproduzindo a lógica doutrinária imperial. Para tal, a estruturação da Escola Central seria o primeiro passo para a realização desse anseio, que se concretizaria no final da década de 1870 com a Escola Politécnica, na qual, o 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.” (SOUSA NETO, 2012, p. 61).

Quanto ao surgimento das associações profissionais e/ou de classes, essas se deram no sentido de que, formado esse corpo técnico na Escola Central e Politécnica, fosse necessário que esses dispusessem de local adequado para socializarem saberes e projetos. Nesses espaços, como o Instituto Politécnico Brasileiro, datado de 1862, os engenheiros majoritariamente se reuniam e legitimavam sua formação, assim como reafirmavam-se enquanto única classe capaz de projetar os rumos que o Estado adotaria no que concerne à modernização territorial.

Assim, podemos apontar a criação dessas associações profissionais como demandas eminentemente ideológicas de legitimação do saber técnico representado pelo corpo de engenheiros formados no Império. Para Sousa Neto (2012), 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)

Para que o aludido reconhecimento de que esse corpo técnico de engenheiros formados pela Escola Central e membros do Instituto Politécnico Brasileiro eram os únicos capazes de executar os planos de modernizações materiais almejadas pelo Poder Central,

restava apenas mais um aspecto para cimentar tal ideia: um espaço dentro da estrutura burocrática imperial que congregasse esses profissionais.

O último aspecto necessário para que o surto ferroviário ocorresse se deu em 1868 e complementado em 1873, quando da reforma do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (MACOP), de forma que com essas reestruturações a organização do Ministério passou a ser dividida onde os projetos de modernizações materiais a ser implementados no território imperial teriam seções destinadas exclusivas a tal fim. A exemplo, na primeira reforma em 1868 a 3ª seção passaria a ser dedicada totalmente às estradas de ferro, navegação fluvial e telégrafos, no que concerne à construção, fiscalização e administração (SOUSA NETO, 2012).

O fundamento dessas reformas dizia respeito ao reconhecimento do Estado enquanto agente central nas mudanças almejadas para o Brasil e que esse corpo de profissionais seria o responsável para que tal 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”. O MACOP também cumpriria o papel de legitimar e difundir ideologicamente os “novos tempos feitos de aço e velocidade. Por um lado, cabia-lhe 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.” (Ibid., p. 79-80)

Portanto, essas reformas atestam que para se almejar o dito progresso para o Império, era preciso que o Estado atuasse em várias frentes: primeiro que garantisse segurança jurídica no retorno aos capitais investidos, principalmente as ferrovias (ou seja, assegurar a reprodução do capital ao instalar um capital fixo); depois que se conformassem instituições de formação de um corpo técnico brasileiro para atuar em tais projetos; a seguir, que esse corpo de profissionais recém formados dispusessem de espaço para socializarem saberes e projetos e, por fim, que a própria estrutura burocrática do Estado se adequasse para que as ideias de ferro irradiassem do Rio de Janeiro e projetassem cortar o Império de norte a sul.

São essas condições que, como veremos, mais do que garantir que no próprio seio do Império se propusessem e discutissem projetos ferroviários de integração territorial, que por outro lado, também nas províncias, engenheiros e agentes políticos locais colocassem seus planos de poder e trilho no centro do debate. O surto ferroviário teria origem no Rio de Janeiro, mas tampouco se restringiu às paredes do MACOP ou do Instituto Politécnico.

Os planos ferroviários cearenses: um litoral em disputa, um sertão a ser conquistado

O Segundo Reinado sintetizava uma série de contradições políticas que conviviam lado a lado sem grandes estranhamentos. Internamente, a própria divisão bipartidária era recheada de nuances que muitas vezes, na prática, Liberais (Luzias) e Conservadores (Saquaremas) se confundiam. Dizia Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque: “Nada se assemelha mais a um Saquarema do que um Luzia no poder”. Por outro lado, se no discurso se pregava um país civilizado em direção ao progresso, a base produtiva da monocultura tinha como fundamento o regime de trabalho escravizado que há séculos mantinha-se intacto¹. Ademais, ao tempo que a tendência conservadora nos planos imperiais seria de concentração das decisões e centralização do poder, continuamente se fazia necessário negociar interesses da Corte com os dos inúmeros agentes políticos locais-regionais. Nesse sentido, a saída só poderia ser uma: a conciliação como fundamento político que garantiria a integridade política e territorial de um Estado despossuído de nação.

É nesse contexto que a classe senhorial cearense² encontraria espaço para pautar seus projetos. O surto ferroviário no Ceará se daria na década de 1860 e estava relacionado diretamente à resolução de uma problemática que desde o fim do século XVIII permeava a vida político-econômica da província: a centralidade dividida entre Fortaleza e a Vila de Aracati no que concerne à exportação do que no sertão era produzido (ASSIS, 2011). Tal década passa a ser fundamental pois demarca a transformação na base produtiva provinciana, a decadência da cultura pecuária frente a consolidação do binômio café-algodão.

Nessa nova conformação, as fazendas de café se restringiam às serras úmidas face as condições climáticas (como as serras de Baturité e Pacatuba), ademais, a produção se mostrava muito inferior as do sudeste, logo, sem apontar condições de se tornar o principal produto cultivado na província (ANDRADE, 1973). Por outro lado, o algodão se espraiava pelo sertão cearense, cuja década de 1860 demarca um período de ascendentes taxas de exportação do produto frente à Guerra Civil Americana que interromperia o fornecimento do algodão

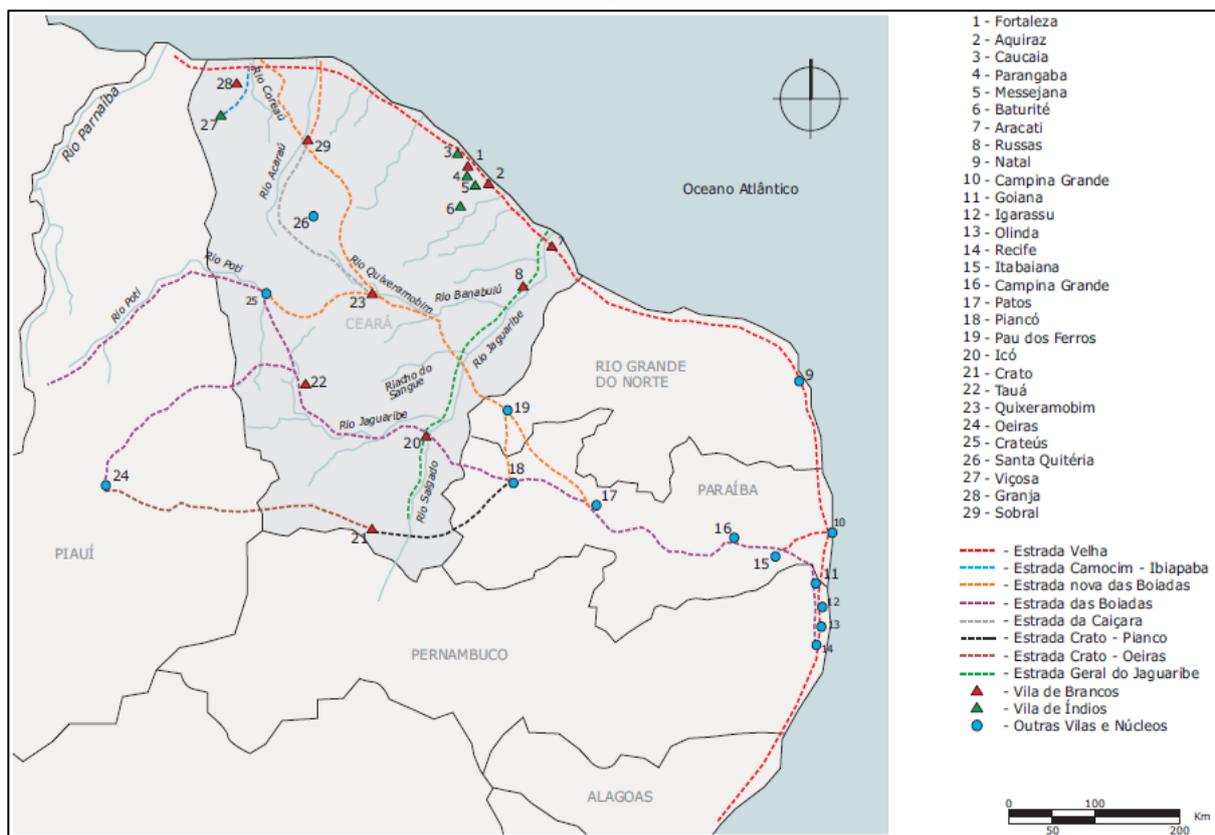
¹ Para Carvalho (2008) a manutenção da escravidão cumpria a função de preservação da unidade e da ordem, de forma que “o interesse em manter a escravidão pode ter ajudado na manutenção da unidade do país. A unidade, avalizada pela monarquia, era meio eficaz de preservar a ordem.” (p. 18).

² A utilização do termo “classe senhorial” em detrimento de denominações outras é empregada para se referir a frações de classes que localmente compunham a burguesia agroexportadora do período (MATTOS, 1987). Assim, seguimos Assis (2011) na caracterização dos grupos aqui tratados enquanto a classe senhorial cearense.

estadunidense para as emergentes indústrias têxteis europeias, cabendo ao Brasil, em especial as províncias nordestinas, suprirem tal demanda³ (LIMA JR., 2014).

Essa produção de algodão que iria se destinar ao mercado europeu havia de ser escoada pelas estradas conformadas no período colonial com a interiorização do gado no sertão nordestino (JUCÁ NETO, 2007) e se dividiriam, conforme o Mapa 1, entre o porto da capital Fortaleza (Ponto 1) e da Vila de Aracati (Ponto 7), perfazendo a distância de cerca de 130 km entre os mesmos. De modo que, como se observa, a confluência dos caminhos do gado seguindo do sertão o curso do Rio Jaguaribe (pontilhado verde) favoreciam que o transporte dessas mercadorias se direcionasse à Aracati.

Mapa 1. Os caminhos do gado no Ceará (século XIX)



Fonte: Jucá Neto (2007, p. 244).

Dito isso, os planos ferroviários cearenses apresentados naquele momento viriam com uma dupla função: lançar domínio sobre o sertão (que agora passaria a ser objeto de cobiça

³ Numericamente o expressivo aumento das exportações do algodão pode ser observado ao partir de 863.479 kg em 1860 para 7.253.893 kg em 1870 – crescendo 6.390.414 kg ou 88,1% em dez anos. (ASSIS, 2011, p. 38).

diante dos ganhos possibilitados pelo algodão) e colocar fim ao desgaste político local posto com o cenário de centralidade econômica dividida (ASSIS, 2011).

O sertão na segunda metade do século XIX seria dubiamente caracterizado: de um lado se constituiria pelas condições climáticas de recorrentes secas no qual se exaltava a miséria, o flagelo e o atraso; e por outro lado, esse mesmo sertão seria apresentando como local que dispunha de potencial para desenvolvimento, desde que, se interligasse ao litoral pelos caminhos férreos. Nas palavras de Moraes (2011), o sertão seria qualificado usualmente “como um espaço para a expansão, como o objeto de um movimento expansionista que busca incorporar aquele novo espaço, assim denominado, a fluxos econômicos ou a uma órbita de poder que lhe escapa naquele momento” (p. 102).

Nos Documentos Oficiais da época encontramos nos discursos o reflexo da imagem dúbia do sertão. É o caso do liberal Laffayette Pereira, presidente da província do Ceará em Relatório apresentado à Assembleia Legislativa em 1º de outubro de 1864 quando lista as principais zonas produtivas espalhadas pelo território cearense: “A região do Cariry, os terrenos que acompanham a serra Grande, a serra de Baturité, a de Uruburetarna [...] são de uma fecundidade admirável; produzem abundantemente a cana, o algodão, o café, excellent fumo, e toda a qualidade de cereaes⁴”. No entanto, nessa mesma fala, o presidente afirma que as condições de escoamento interfeririam diretamente na produção e, assim, “aquellas regiões demoram a consideravel distância dos portos mais frequentados da província” de forma que a solução apresentada seria “ligar as fertilissimas zonas do centro aos principaes portos da provincia por meio de um systema bem combinado de viação” (Relatório do Presidente da Província do Ceará de 1864, p. 39-40).

Dito isso, um ano após a fala supracitada, seriam apresentados os primeiros planos ferroviários para o Ceará que iluminariam justamente a disputa pelo domínio do sertão, diretamente relacionada as discussões que envolveria agentes políticos e engenheiros no que concerne à definição de qual ponto do litoral a ferrovia partiria. Assis (2011) identifica quatro projetos ferroviários nesse período, aqui nos atentaremos a dois⁵ que julgamos suficientes para a análise proposta: o projeto “Aracati-Icó-Crato” e “Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato”.

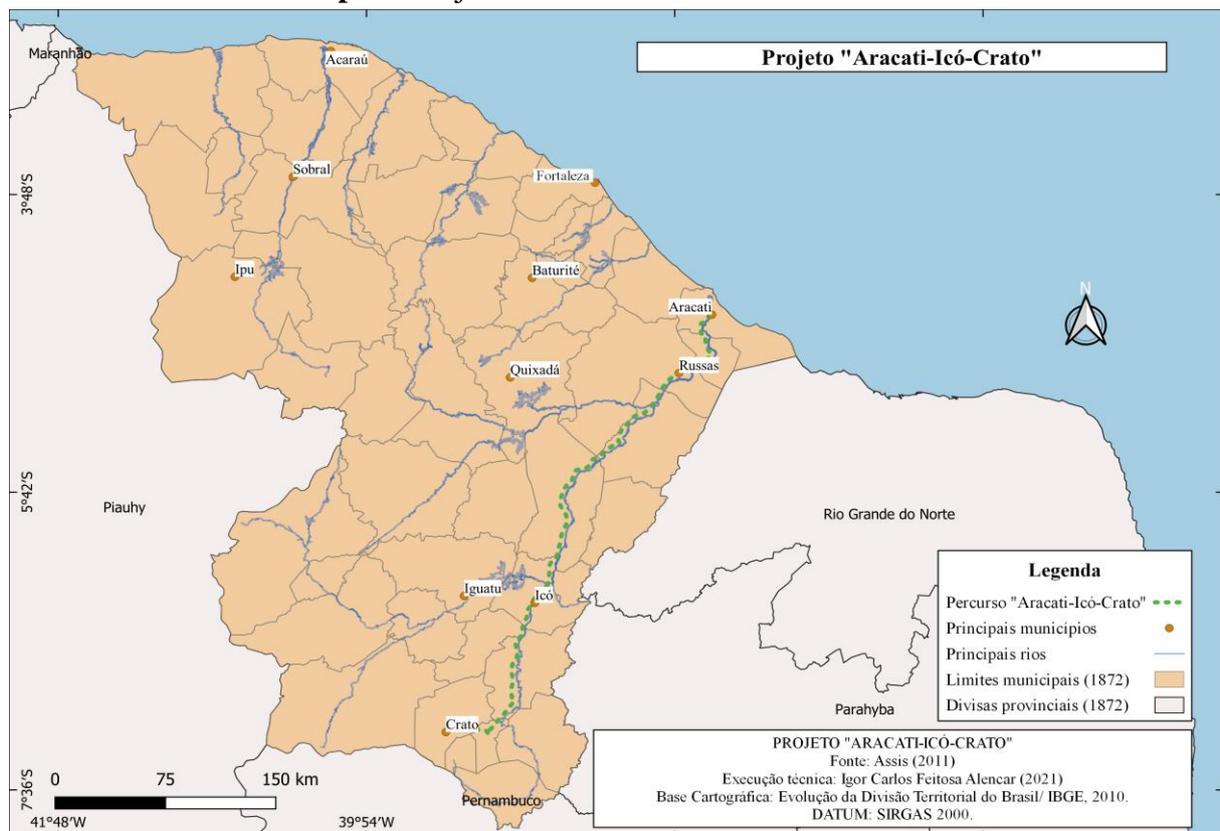
Iniciemos pelo projeto denominado “Aracati-Icó-Crato” (Mapa 2) elaborado pelo engenheiro Manoel do Nascimento Alves Linhares, filho de portugueses e nascido em Sobral

⁴ Reproduzimos nas citações a grafia original da escrita da época conforme consta nos documentos consultados.

⁵ Para mais informações acerca dos outros dois projetos ferroviários, o “Mundaú-Itapipoca-Imperatriz” e “Acaraú-Sobral-Ipú” ver os tópicos 3.2 e 3.3 do trabalho de dissertação de Assis (2011).

em 1847, cuja formação se deu em 1863 pela Escola Central. O projeto em questão tinha a frente além de Linhares, o representante estrangeiro Reinaldo Von Kaniger e propunha que a via partisse de Aracati interligando esse porto aos principais pontos produtivos do sertão provinciano. Além do Crato, como ponta de linha ao sul, a ligação com Icó, historicamente centro comercial e de circulação – haja visto a confluência das estradas coloniais para essa vila – que possibilitava uma maior interação interprovincial, principalmente com a então Parahyba.

Mapa 2. Projeto Ferroviário “Aracati-Icó-Crato”



Fonte: Adaptado pelo autor a partir de Assis (2011, p. 84)

Na proposta em questão, o assentamento dos trilhos seguiria a Estrada Geral do Jaguaribe (pontilhado verde), o chamado “leito natural” de escoamento da produção cearense do sertão para o litoral, conforme lia-se no Relatório do Presidente da Província do Ceará de 1865 (p. 21). De forma que, se tornando realidade, pouco romperia com a conformação colonial das estradas e da dinâmica cearense herdada praticamente desde a distribuição das sesmarias (REIS, 2015). A realização do projeto “Aracati-Icó-Crato” impossibilitaria ao mesmo tempo a centralização de Fortaleza enquanto principal praça comercial da província e também isolaria

as serras de Pacatuba e Baturité nas quais se cultivava o café cujas condições das estradas também eram de grande motivo de reclamações. Em outras palavras:

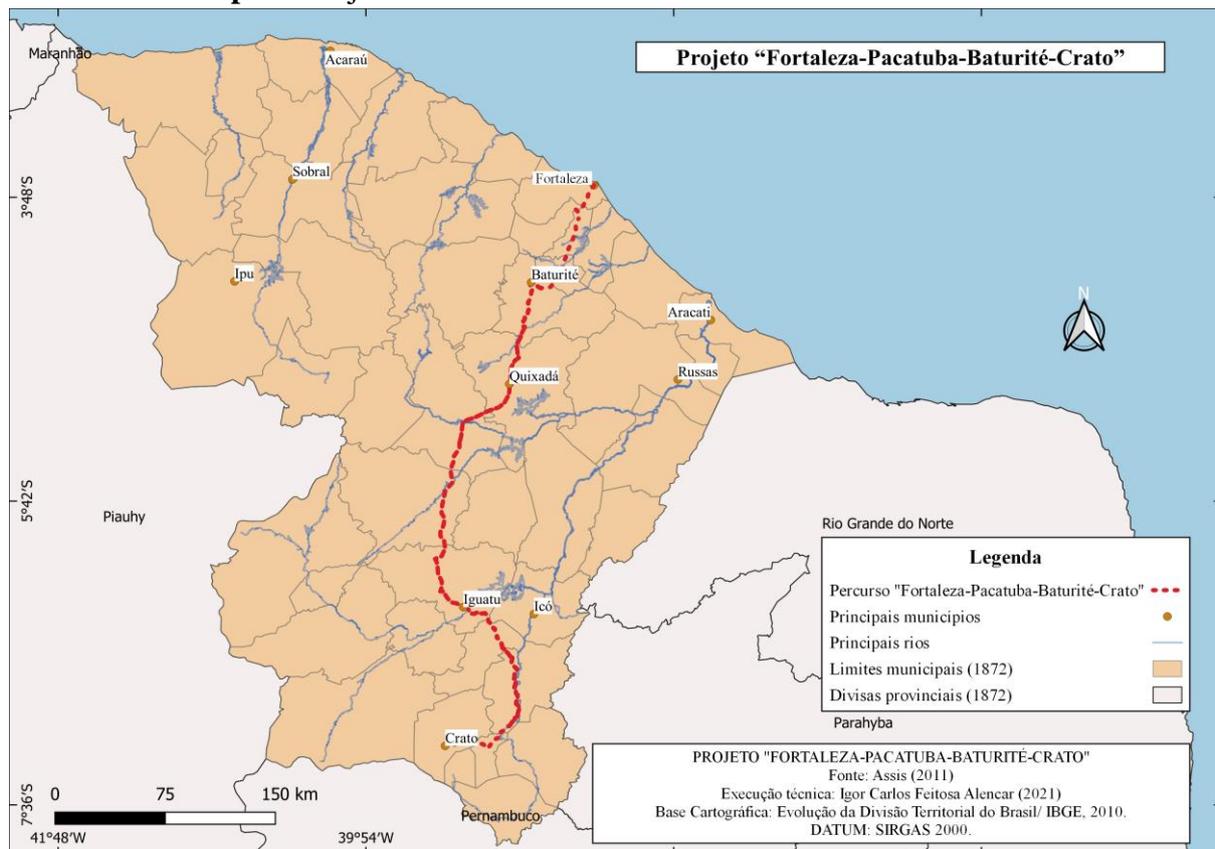
O projeto de implantação da estrada de ferro econômica, de bitola estreita, era além de uma obra de modernização entre Aracati e Icó, um conflito entre aqueles que faziam a classe senhorial de Fortaleza e que queriam a todo custo consolidar sua praça, com aqueles que também eram membros da classe senhorial, mas que negociavam em Aracati, diretamente com a Praça de Recife, com o lado oriental do Ceará, desvinculando-se da centralização pretendida pela capital. (ASSIS, 2011, p. 85-86)

O pedido de privilégio para uma concessão de ferrovia que viesse a reforçar e definir Aracati enquanto principal praça econômica do Ceará causou reação na classe senhorial fortalezense. No jornal “O Cearense – órgão do partido liberal”, cujo grande contribuinte era Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, o Senador Pompeu, noticiou-se a 28 de março de 1872 que “ao presidente d’esta província veio a informar outro requerimento do mesmo Kruger [seria Kaniger na verdade] e outros pedindo privilegio para a construção de uma linha férrea entre o porto do Aracaty e Icó.” (Jornal O Cearense, 28 de março de 1872 p. 3).

A reação por parte da classe senhorial fortalezense viria logo em seguida para evitar que ficasse sob a égide de Aracati o controle do comércio de grande parte do sertão, nomeadamente do vale do Jaguaribe, de Icó e do Crato na região do Cariri; essa classe alocada na capital sabotou os planos ferroviários que partiriam de Aracati e, por conseguinte, propuseram um outro projeto que também lançava os trilhos sobre o sertão, com um grande diferencial, obviamente partindo da capital Fortaleza.

Sendo assim, os engenheiros Zozimo Barroso e José Pompeu Cavalcante (bacharéis em Matemática pela Escola Central do Rio de Janeiro), o comerciante inglês John Foster, respaldados pelo Senador Pompeu e, conseqüentemente, pelo Partido Liberal e seu principal meio difusor de ideias, o jornal O Cearense, propuseram, então, o plano denominado “Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato”. E as razões que levam a escolha desse projeto em detrimento dos demais ficam evidentes quando visualizamos o Mapa 3:

Mapa 3. Projeto Ferroviário “Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato”



Fonte: Adaptado pelo autor a partir de Assis (2011, p. 85)

Com a proposta acima os fluxos para Fortaleza centralizavam-se, primeiramente das serras de Pacatuba e Baturité e, ao cruzar o sertão, a ferrovia possibilitaria que regiões localizadas mais ao centro da província como Quixadá e Quixeramobim, assim como a região do Cariri, na porção sul, com o Crato enquanto ponta de linha estariam, enfim, sob a égide do poder da capital e do Senador Pompeu e seu grupo político.

A centralidade dividida havia de ser resolvida pela via férrea que, no projeto acima, tinha apenas a vila do Icó enquanto lugar efetivamente mais interligado a rede encabeçada por Aracati, herdada desde a ocupação do Ceará via estradas de boiadas (JUCÁ NETO, 2012). Detalhe esse que, anos mais tarde havia de ser “corrigido” pela classe senhorial fortalezense ao mudar o trajeto da ferrovia de Icó para a cidade de Iguatu. Em suma:

O projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato elaborava no papel aquilo que estava sendo o pensamento e o planejamento territorial da província por parte da classe senhorial no Ceará, isto é, estava sendo pensado uma via férrea que possibilitasse a ampliação da acumulação, o aproveitamento, as valorizações e a exploração das terras privadas (e férteis) e a exploração do trabalho nos sertões e nas serras tendo a centralização em Fortaleza o grande trunfo que a garantiria enquanto capital e centro econômico principal, que pretendia se modernizar antes das demais, com o apoio do Sul do Brasil e com os recursos públicos privados - estrangeiros nas negociações no interior da província e com a própria Corte. (ASSIS, 2011, p. 77)

Como supracitado, para a execução do projeto seria necessário uma junção de diversos personagens com distintas tarefas: os políticos locais que iriam realizar uma articulação com o Poder Central – para se garantir a concessão de privilégio e empréstimos; os negociadores locais e estrangeiros que somariam os capitais na conformação de uma empresa privada (após contrair um empréstimo com o Banco do Brasil) responsável pela primeira parte da obra (a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité); além dos engenheiros envolvidos nos estudos de reconhecimento e planejamento, assim como, os braços dos que efetivamente iriam construir a ferrovia, que apesar de livres, conforme prerrogativa da Lei de Garantia de Juros, as obras avançariam com a exploração da mão-de-obra sertaneja, sobretudo nos períodos de seca, em situação análoga à escravidão.

O sertão: a porta de entrada para um Brasil integrado

Como vimos, ao tempo que as propostas ferroviárias cearenses divergiam quanto ao ponto de partida, era comum a ambas a necessidade de lançar domínio sobre o sertão. A ida dos trilhos ao sertão representaria a possibilidade de iluminar com a dita civilidade e modernidade a vida precária nos rincões sofridos da seca e, especialmente, garantir lucro aos produtores do algodão e comerciantes em geral com a instalação da ferrovia e a rapidez no escoamento da produção.

Para que os projetos capitalistas modernizadores, tal qual os ferroviários, avançassem sobre o sertão era preciso que esse figurasse como “o outro geográfico” (MORAES, 2011). Existindo em função de outro espaço, em geral, ao litoral – desenvolvido, moderno, civilizado – em outros termos: “para existir o sertão é necessária a existência de lugares que não sejam englobados nessa denominação, que apresentem condições que expressem o oposto do qualificado por tal noção” (p. 102). O sertão, mais do que um dado

material onde se assentariam os trilhos, era um espaço que sob o prisma moderno – faceta ideológica simbolicamente operacionalizada pela burguesia – havia de ser dominado.

Ademais, no caso cearense, colocar o sertão sob a órbita do poder da facção Pompeu, representaria uma vitória sobre os que lucravam na praça comercial de Aracati desde o final do século XVIII; romperia assim, com a conformação territorial herdada do período colonial (ASSIS, 2011) e forjaria um Ceará sob os preceitos modernos (REIS, 2015).

No entanto, outro aspecto era necessário ser garantido antes mesmo de que o primeiro trilho fosse assentado: o apoio do Poder Central ao projeto. Essa adesão precisaria ser efetivada por dois motivos, primeiro porque as obras ferroviárias necessitavam de autorização do Poder Central e, também, as bênçãos políticas ao projeto garantiriam recursos para os elevados custos de instalação e manutenção das vias. Reciprocamente, essas iniciativas ferroviárias locais eram apreciadas na Corte visto que, diante da impossibilidade de expansão territorial, o império investia numa “expansão para dentro” (MATTOS, 2005, p. 23).

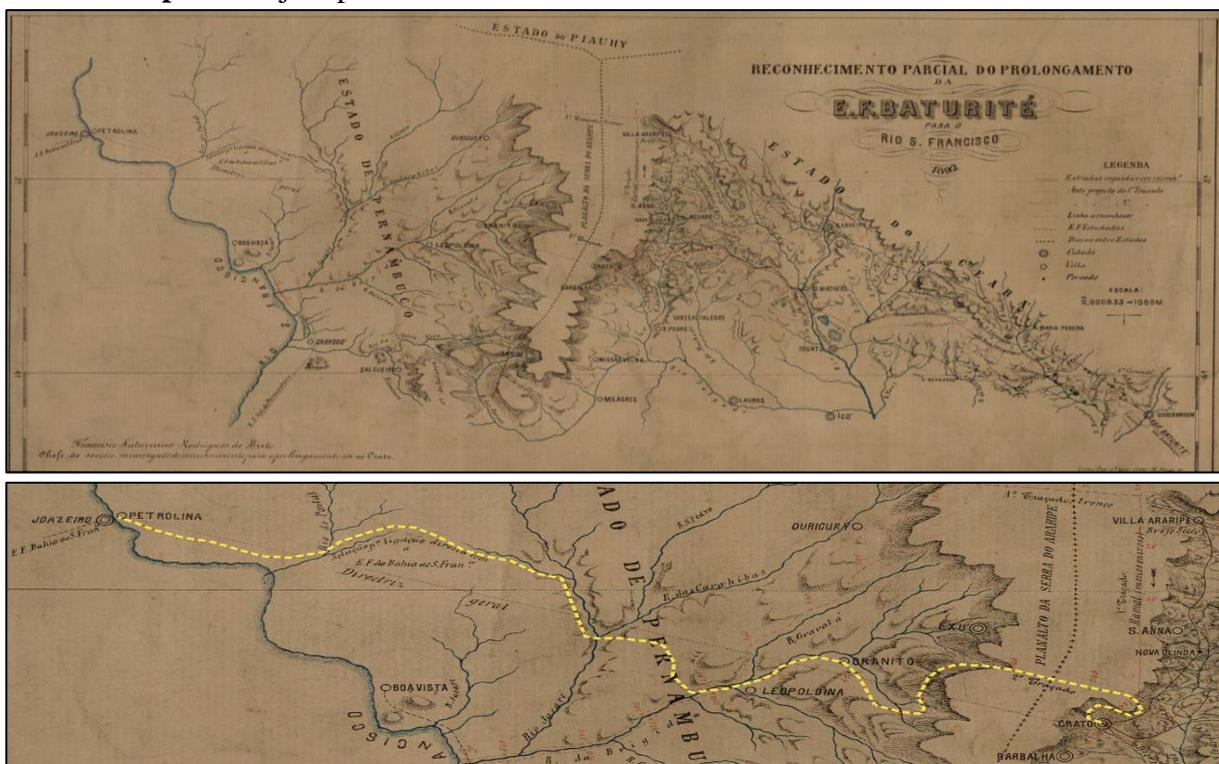
Nesses termos, o grupo capitaneado pelo Senador Pompeu que havia ascendido ao Senado Imperial em 1864 (além de atuar como padre e professor de geografia) junto do Partido Liberal cearense, ensaiou a partir da sua relação pessoal com João Lins Vieira Cansação de Sinimbu, o Visconde de Sinimbu, uma aproximação com o Poder Central (o Visconde, quadro importante do Partido Liberal, ascenderia à presidência do Conselho de Ministros em 1878). Tal aproximação facilitou a aceitação do projeto, assim como o início e continuidade das obras.

Para que esses planos se aproximassem dos interesses do Império, o Senador Pompeu e os liberais (conciliados com conservadores como o Barão de Aquiraz) tiveram que tornar o projeto ferroviário uma questão estratégica (CAMELO FILHO, 2000). Isso só seria possível ao colocar o sertão como centralidade: ao mesmo tempo que a ferrovia possibilitaria o melhoramento quanto as condições de escoamento da produção sertaneja para ser exportada em Fortaleza, ideologicamente se cogitou a possibilidade de, chegada a ferrovia no extremo sul do Ceará, na região do Cariri, se estendesse um braço ferroviário até as margens do rio São Francisco em Petrolina-PE. Feito isso, corroborar-se-ia com os interesses de integração nacional nos quais os planos gestados na Corte projetavam a interligação das bacias hidrográficas brasileiras por vias férreas (BRASIL, 1974), a combinação da navegação à vapor e dos trens facilitaria a comunicação e incentivaria a ocupação dos fundos territoriais (SOUSA NETO, 2012).

Nas palavras do presidente provincial em 1868, chegada a ferrovia na região do Cariri, no extremo sul do Ceará, “Do Crato ella poderá prolongar um braço ás margens de S. Francisco e prender-se assim á gigantesca rede de caminhos de ferro projectados ao sul do imperio, e aos quaes servirá de centro o magestoso canal d'aquelle rio.” (Relatório do Presidente da Província do Ceará de 1868, p. 14). Dessa forma, o então presidente do Ceará Antônio Joaquim Rodrigues Jr, justamente do Partido Liberal, daria respaldo também na administração provincial às ideias defendidas pelo Senador Pompeu junto ao Visconde de Sinimbu no Rio de Janeiro: a ferrovia cearense além de possibilitar efetiva interligação das zonas produtivas sertanejas centralizadas em Fortaleza e do “apoio” à população nos períodos de seca, interligando-se ao rio São Francisco e corroborando com os ideias de integração nacional, passava a ser uma obra de interesse estratégico para o Império.

Em representação produzida por Francisco Saturnino Rodrigues de Brito em 1892 (Mapa 4), esse trajeto até as margens do Velho Chico pode ser visualizado, assim como em tracejado amarelo o percurso entre o Crato e Petrolina:

Mapa 4. Projeto para levar os trilhos do Ceará até o rio São Francisco – 1892



Fonte: Cartografia da Fundação Biblioteca Nacional (adaptado pelo autor).

Antes mesmo da elaboração do supracitado plano e somente a nível de discurso, o projeto de ferro da classe senhorial fortalezense seria aprovado pelo Império. Assim, em 15 de agosto de 1865 seria publicado o Aviso do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas informando o aceite do projeto e, no início da década de 1870, as obras da chamada Estrada de Ferro de Baturité partiria de Fortaleza rumo ao sertão.

Nesse sentido, é tão somente a partir do sertão e suas múltiplas representações de atraso e de potencial desenvolvimento, que os planos político-econômicos do Senador Pompeu e seu grupo saem do papel e se tornam trilhos assentados com apoio do Poder Imperial em meio ao surto ferroviário do Segundo Reinado, no qual eclodiam projetos ferroviários Brasil afora.

Cumprindo seu papel na visão do domínio capitalista, conforme pontua Moraes (2011), a utilização do sertão deu-se para angariar recursos e capital político à classe senhorial, além da produção de um imenso capital fixo, a própria ferrovia. Quanto a população flagelada nas secas essa seria superexplorada nas obras ferroviárias e os pequenos produtores sertanejos, esses ficariam à margem dos projetos de integração. Afinal, a população historicamente serviu tão somente de “instrumento de edificação do país, não como a finalidade das ações” (Ibid., p. 82).

Considerações finais

A Estrada de Ferro de Baturité, o projeto de poder constituído na década de 1860 pela classe senhorial fortalezense se concluiria somente em 1926 ao atingir o Crato no extremo sul cearense. O braço ferroviário até o rio São Francisco, assim como boa parte dos planos de integração territorial do Segundo Reinado, não deixaram o papel, tornaram-se linhas mortas e engavetadas.

O sertão, como observado, servia tão somente na visão capitalista, como um meio de estabelecer domínio comercial de uma classe específica, produção de capital fixo sob condições de superexploração do trabalho e uma porta de entrada – ideologicamente constituída – para os sonhos de um Império territorialmente integrado.

À luz da Geografia Histórica dentre as múltiplas possibilidades de análise, cabe destacar a potencialidade de frente esses estudos compreender a dinâmica capitalista relacionada diretamente à produção do espaço em recortes temporais pretéritos. Obviamente em comparação contemporânea alteram-se os agentes, os fixos e os fluxos, no entanto, quando

iluminamos uma problemática tal qual a explorada, em fins do século XIX, identifica-se que o mote capitalista nada mudou: mantém-se a propriedade da terra; a gritante exploração da força de trabalho e, quanto à população, o projeto de nação brasileira ali gestado, no qual essa seria somente um meio e não o fim, continua em voga.

Referências bibliográficas

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.

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.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Conselho Nacional de Transporte. *Planos de viação: evolução histórica (1808-1973)*. Rio de Janeiro: Imprint O Conselho, 1974.

BRASIL. *Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852*. Rio de Janeiro. 1852.

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.

CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem e Teatro de Sombras*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Ed: Civilização Brasileira. 2008. 459 p.

CEARÁ. *Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo Excellentissimo presidente da provincia, Dr. Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no dia 1.º de novembro de 1868*. Fortaleza: Typ. Brasileira de Paiva & Comp., 1868.

CEARÁ. *Jornal O Cearense*, 28 de março de 1872.

CEARÁ. *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*. Fortaleza: Typ. Brasileira de Paiva & Comp., 1864.

CEARÁ. *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*. Fortaleza: Typ. Brasileira de Paiva & Comp., 1865.

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder: formação do patronato político brasileiro*. 3. ed. Rio de Janeiro: Globo, 2001.

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.

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.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. Construtores e herdeiros: a trama dos interesses na construção da unidade política. *Almanack Braziliense*, São Paulo, [S.L.], n. 1, p. 8-26, maio 2005. Disponível em: < <https://www.revistas.usp.br/alb/article/view/11601> >. Acesso em: 07 de agosto de 2021.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: HUCITEC, 1987.

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.

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.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos para o Império: Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)*. São Paulo: Ed: Alameda. 2012. 242 p.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Um geógrafo do poder no Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Consequência, 2018. 160 p.