

PENSAMENTO GEOGRÁFICO DAS SECAS, DOS TRILHOS E DOS BRAÇOS: ferrovia Baturité (1870-1889)

Raimundo Jucier Sousa de Assis

Mestrando da Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará
Campus do Pici, Bloco 911 - CEP 60.455-760 - Fortaleza (CE), Brasil
tel: (55 85) 3366-9859 raimundojucier@yahoo.com.br

José Levi Furtado Sampaio
joselevi@uol.com.br

RESUMO

O estudo a seguir trata do processo de implantação da via-férrea de Baturité enquanto uma obra que fez parte do projeto entre o Senador Pompeu e o Visconde de Sinimbu no período de construção da oligarquia liberal cearense Pompeu-Accioly. Dialogamos com a compreensão que as bases de fixação da via-férrea de Baturité estão atreladas aos discursos e políticas territoriais que unem seca, exploração da força de trabalho dos retirantes e interesses das elites provinciais pelo transporte ferroviário no Ceará. Entre nossos resultados, estão aqueles que elucidam a implantação da via-férrea de Baturité enquanto construído de duas secas e de muito trabalho nos leitos férreos pelos sertanejos migrantes, tendo como financiamento o parco capital acumulado de alguns homens da província e, principalmente, os angariados recursos da Corte. Cada quilômetro de construção da ferrovia Baturité concretizava o encurtamento do tempo na relação entre o litoral e o sertão tendo como centralidade territorial a cidade de Fortaleza.

Palavras-chave: Estrada de ferro, pensamento geográfico, seca, Ceará.

ABSTRACT

The following study deals with the implementation process of the railroad of Baturité as a work that was part of the project between Senator Pompeu and Viscount Sinimbu during the construction of the liberal oligarchy Ceará Accioly-Pompeu. We discussed with the understanding that the basis for fixing the railroad Baturité are linked to discourses and territorial policies that unite drought, exploitation of the workforce of the refugees and interests of provincial elites by rail in Ceará. Among our results are those that illustrate the implementation of the railway while Baturité construct two dry and hard work in the beds by the main rail sertanejos migrants with the limited funding as capital accumulated some men of the province and especially the raised features of the Court. Every kilometer of time in the relationship between the coastal and hinterland and territorial centrality as the city of Fortaleza.

Key words: Railway, Geographic Thought, dry, Ceará.

RÉSUMÉ

L'étude discute le processus de mise en œuvre du chemin de fer de la ville de Baturité dans la perspective d'une œuvre qui a fait partie du projet entre le Sénateur Pompeu et le Vicomte de Sinimbu. Cela se passe dans la période d'oligarchie libérale Pompeu-Accioly à la Province du Ceará. Nous avons discuté avec la compréhension que les bases pour la fixation du rail de Baturité sont liées aux discours et aux politiques territoriales qui unissent la sécheresse, l'exploitation de la main-d'œuvre des réfugiés et des intérêts des élites provinciales à propos du chemin de fer au Ceará. Parmi les résultats, on expose ceux qui illustrent la mise en œuvre du chemin de fer comme une construction entre deux périodes de sèches et beaucoup du travail fait par les migrants; tout en ayant le financement limité du capital accumulé pour quelques hommes de la province et, surtout, les ressources de la Cour. Chaque kilomètre de la construction ferroviaire de Baturité a concrétisé le raccourcissement du temps dans la relation entre la côte et la campagne qui avait comme centralité territoriale la ville de Fortaleza.

Palabras-clave: Chemin de fer, pensée géographique, sécheresse, Ceará.

INTRODUÇÃO

As décadas de 1870 e 1880, ou melhor, os últimos anos do Segundo Império brasileiro, arastaram consigo problemas de décadas precedentes, marcados pela formação de um Brasil independente politicamente da metrópole portuguesa, porém, internamente extenso para a consolidação de um império sem conflitos.

Estivera presente nesse contexto um conjunto de projetos e ações territoriais que envolveu políticas nacionais no caminho da abolição da escravidão (tanto por pressões externas – ingleses

e franceses – como internas – pelos grupos republicanos) e na ascensão de um discurso técnico ligado à afirmação do Estado e de construção da Nação sobre as tentativas de pensar a integração material e a identidade nacional do territorial brasileiro.

Em seu escrito *Senador Pompeu: um geógrafo do poder no império do Brasil*, Manoel Fernandes de Sousa Neto (1997) compreende que as maneiras políticas criadas para centralizar e discutir aquele imenso território na Monarquia estava na outra face da moeda: a descentralização, isso em direção a uma tal política de conciliação. Pois essa problemática territorial material de ligação dos pontos mais longínquos do território, dependentes diretamente dos transportes, permaneceria continuada e resolvida, em parte, somente nos períodos posteriores à monarquia e, principalmente, a partir da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) com a criação de longas rodovias.

As distâncias materiais do território, agregada pelas pressões econômicas, políticas e culturais construíam de fato no Brasil um repensar sobre o que fazer com o próprio tamanho de um país que tinha mais terra, povo e água do que se sabia. E, ainda mais, era o Brasil, nos trópicos latinos, a monarquia entre as repúblicas e o Estado de constituição escravagista em volta da meridional estatização do trabalho livre.

Lia Osório Machado (1995), autora geógrafa, considera que esse período de construção do Brasil abarca a transição de um Estado territorial quer na dimensão das representações e símbolos, quer na dimensão material. É dialeticamente um momento de discussão entre os homens letrados sobre o país e, ao mesmo tempo, é uma ocasião para transformar as bases de formação do território. É um período em que se anunciam projetos de modernização para o Brasil como um todo (entre eles, as Estradas de Ferro), ao mesmo instante em que se anuncia a Lei do Ventre Livre (1871) e a Lei Áurea (1888), ambas estabelecendo o discurso e as metamorfoses do trabalho escravo para o trabalho assalariado enquanto um bem constitucional e de liberdade liberal (MACHADO, 1995).

Esse contexto é marcado ainda pela transformação do comércio brasileiro, criando rotas de vapores que passam a atingir tanto a Europa e ensaiam relações com os Estados Unidos na América do Norte, essas mais acentuadas no período republicano. São movimentos, retrospectivamente, acelerados pelo aparato técnico que a modernidade foi criando para fazer-expandindo tanto a história mundial e a própria modernidade (a história do capitalismo) atrelada a uma certa operacionalização geográfica do planeta. Em suma, a época é para Lia Osório (1995) um dos caminhos que faz parte mais geral da redefinição da identidade nacional.

E entre as portas que estavam colocadas para a entrada das ideologias que designava o progresso e as diferenças, isto é, a redefinição da identidade nacional interna e externa (enquanto representação para as outras nações), nada mais se apresentava que as estradas de ferro.

Um monstro mecânico, cheio de poder e fumaça, símbolo do aperfeiçoamento da segunda revolução industrial e da construção do Império Inglês. Máquinas que inseridas no território encurtam o tempo de viagens, concentram locais de coleta e embarque, estabelecem relações estratégicas povoadoras e militares entre o litoral e o interior, redefinem, assim, os caminhos internos e os nós que foram construídos antes mesmo da existência e da compra dessas máquinas, caminhos passados que lembram um Brasil colonial, que se convencionou chamar de caminhos antigos.

Falar das ferrovias enquanto um dos projetos que fez parte da redefinição da identidade nacional, da travessia da crise monárquica, é compreender que os homens de política, comércio e ciência construíam, simbólico-materialmente, mudanças na dimensão cultural-científica que estavam se dando atreladamente às dimensões políticas e econômicas nos cantos mais longínquos do território nacional. Já que é a partir das escalas menores que se construía, abstrato-concretamente, uma noção de nação, de patriotismo, de identidade territorial e se costurava uma dita terra do Brasil.

Estariamos entre 1854 (ano que se iniciou a construção da primeira estrada de ferro do Brasil – Estrada de Ferro de Petrópolis do Barão de Mauá) e 1889 (último ano da Monarquia) sob o auspício elitista daquilo que Sérgio Buarque de Holanda (1993) chamou de civilização material ou era dos melhoramentos materiais que construiu uma certa circulação mecanizada no Brasil (SANTOS e

SILVEIRA, 2001) onde existiriam implantados mais de 9.500 metros de estradas de ferro, nos mais diferentes chãos geográficos, agrupando diferentes grupos políticos, desiguais motivos e relações de poder entre indivíduos; articulando diferentes materialidades geográficas que particularmente pretendia ligar. Tudo isso, fora o conjunto de pedidos de concessões ferroviárias que havia para ser aprovado ou reprovado pelo legislativo e as diferentes geografias históricas que as heranças colonial-monárquicas haviam deixado como problemática para ser pensada quando se pretendesse instalar as próprias vias férreas ou outras aberturas de estradas (HOLANDA, 1993).

CEARÁ: A ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ, PERSONAGENS E TRAJETOS

E é nesse contexto de transição nacional que surge no Ceará o interesse de construir uma estrada de ferro. Pensada por essa dimensão, a estrada de ferro que será implantada nessa província traz em seu cerne as duas grandezas intrínsecas à redefinição da identidade nacional: a primeira, por interesses particulares, tanto no que se refere às transformações específicas do território cearense, bem como, em questão dos personagens envolvidos (homens de políticas, negócios e ciências da província do Ceará), sendo utilizada ainda mão de obra local, compondo ambos os processos aquela discussão de que a centralidade se dá via a descentralização. A segunda, inerente à primeira, se refere à imagem nacional de Ceará que foi sendo criada por esses homens para conseguir dá continuidade à construção da estrada de ferro no começo dos anos de 1870, imagem essa sobre a seca que acabou por dialogar com as relações de favor que vão co-existindo entre os homens do Rio de Janeiro e os políticos (e letrados) da província cearense.

A primeira estrada de ferro do Ceará surge como pretensão de um personagem cearense com divulgação nacional, chamado de Thomaz Pompeu de Sousa Brasil (o Senador Pompeu), e alguns de seus amigos e negociantes, como o conservador Bacharel Gonçalo Batista Vieira (Barão de Aquiraz), o Coronel Joaquim da Cunha Freire (Barão de Ibiapaba), o negociante inglês Henrique Brocklehurst (comerciante com contato nas praças de Londres e sócio da R. Singleburst & Cia) e o Engenheiro Civil José Pompeu Albuquerque Cavalcante.

A proposta estava em construir uma via férrea que do porto de Fortaleza atingisse as Seras de Aratanha (vilas da Pacatuba e Maranguape), Baturité e Araripe. Sendo estes os locais que aproximavam tanto as áreas produtoras de café e de cana-de-açúcar (propícias pelas condições climáticas), bem como aquelas produtoras de algodão, mantimentos de subsistência e de criação de gado, no sopé das serras.

Em busca de acionistas, a intitulada via-férrea de Baturité (nome que recebeu devido à construção da própria companhia criada), era anunciada diariamente no jornal liberal O Cearense, de 1871, este de edição do Senador Pompeu. As respostas a toda essa divulgação diária estivera enquanto problemática do início de construção da própria ferrovia. Buscou Pompeu e seus aliados envolver donos de terra e comerciantes de quase todos os quadrantes do território do Ceará para arrecadar fundos com a venda de ações, marcando, na construção dessa rede entre oligarcas, o acúmulo de capital necessário e, sobretudo, a divulgação do progresso por chegar.

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

Os empresarios da estrada de ferro de baturité avisão ao publico que derão começo a subscricção necessaria para a construcção da primeira secção que deve ligar Pacatuba, tocando por um ramal, ou curva na cidade de Maranguape. Achão-se incubido da venda das acções na capital os empresarios e nas differentes localidades da provincia os Illms. Srs. Casimiro Pinto F. Manoel Dias, J. Furtuoso, Dr. A. Pinto [Icó]; Padre Daniel [Pereiro]; Victor de Barros e J. Costa [Telha – hoje Iguatu]; Araujo, Dr. Domingos e J. Raimundo da Silva [Russas]; Barão de Mecejana, Teixeira Castro e s. Caminha [Aracaty]; Dr. Hypólito, L. Liberato Ribeiro e R. J Pereira Leite [Cascavel]; Vigário Mathias, Alcides e Freitas Ramos [Aquiraz]; Felix J. de Souza, Vigário Corrêia e Pedro Ribeiro [Ipu]; João Antonio e Figueira de Melo [S. Quiteria]; J. Felipe, Castro e G. Mathias [Tamboril]; Moura Cavalcante, J.

Sombra, José Manoel e Agostinho [Maranguape]; Crisânio, Estavão e A. Cabral [Pacatuba]; Caraca, João Pereira e Epifânio [Baturité]; Portual, Benvindo e Theogle [Acarape]; Joaquim da Cruz, A. F. de Magalhães e M. Luiz [Canindé]; Conego Pinto, Hermeneg, J. Amaro e Silva Seliza [Quixeramobim]; Padre Nascimento Sá, Benevides e M. J. Cavalcante [Maria Pereira]; Leopoldino, Dr. Araujo Lima e Dr. F. Bastos [Saboeiro]; Bento Alvez, Barroso Velente [Imperatriz]; A. Teixeira Bastos [S. Francisco]; Dr. F. de P. Pessoa, Pinto Braga, Joaquim Ribeiro, Dr. Saboia e Monte [Sobral]; M. da Frota e Carneiro [S. Anna]; Theofilo, Padre Xavier Araujo Costa [Acarau]; Gil Pires, Custodio e Baptista [Granja]; Padre Bevilaqua, Magalhães Severiano Neves [Viçosa]; R. Gomes, M. Gomes e G. de Sousa [S. Matheus]; J. da Silva Bezerra e Padre da Costa Mendes [Boa-Viagem]; A. Luiz, P. J. Gonçalves e Joaquim Gomes de Matos [Crato]; Quesado, Barreto e Casifer [Barbalha]; Sá Moriz, Cruz Neves, A. Felipe, Claudino Couto e J. Isidoro [Jardim]; Papinha, Conceição Cunha e M. Furtado [Milagres]; Antonio Cardoso, José Xavier e F. T. de Quintal [Missão Velha] e Idelfonso, Felianno e A. J. de Squeza Rolim [Lavras] (O CEARENSE, 1871)

Os nomes ligam povoados, vilas e cidades do Ceará de Norte-Sul e Leste-Oeste, criando, na verdade, uma rede de anúncios sobre a venda da estrada de ferro e as possibilidades futuras para os proprietários mais próximos do trajeto da Baturité de fazer seus produtos chegar a Fortaleza pela ferrovia, ou então, de fazer produtos que antes viajavam nos lombos de burros e nos carros de boi para outros pontos da província, ou mesmo para as províncias vizinhas, ser levados para Fortaleza.

Iniciada em 1872 e chegando ao primeiro ponto com ramal para o segundo em 1875, a via-férrea de Baturité, ainda tão minúscula, com apenas 33km, aparecia enquanto artefato material do “progresso”, motivo de comemoração e discurso, festa de inauguração e promessas “civilizatórias” para o sertão, pois nada era tão escasso como ferrovia e bons portos na região Norte do país.

A construção dessa secção da via-férrea de Baturité com recursos próprios dos proprietários e comerciantes da província não foi o bastante para fazer essa ferrovia atingir um dos seus pontos mais importantes que seria a Serra de Baturité. Entre os anos de 1875-1877, mesmo circulando mercadorias, pessoas e dinheiro puro entre esses pontos que a ferrovia tocava o território do Ceará, a companhia da via-férrea de Baturité vai anunciar crise, problemas internos financeiros, vai pedir o pagamento de Garantia de Juros sobre os gastos que iriam aparecendo e o pagamento do que foi investido nesses anos, passando, por decreto nº 6.919 de 1 de Junho de 1878, a propriedade da via-férrea para o Estado que vai passar a encampar essa ferrovia aos projetos desejados anteriormente.

A construção da via-férrea naqueles anos setenta alertou para a necessidade dos melhoramentos materiais no Ceará (já que as obras do Porto de Fortaleza eram sempre adiadas) e entre os pensamentos estavam o de atingir o sul dessa província tendo como centralidade Fortaleza, pois nas construções das materialidades de alguns dos caminhos antigos, o sul do Ceará sempre esteve mais próximo e presente culturalmente com Pernambuco e Paraíba do que com a própria capital cearense.

A crise particular na construção dessa primeira secção (Fortaleza-Pacatuba) e a encampação da estrada de ferro de Baturité pelo Estado, não esteve atrelada apenas aos gastos, mas, sobretudo, à baixa circulação da produção agrícola. Garantir os recursos do Estado como financiador dessa obra, nesse período de poucos recursos nos cofres da tesouraria nacional, seria uma grande estratégia para arrecadar o dinheiro gasto via a Lei de Garantia de Juros de 1852 e pensar a produção agrícola e o comércio enquanto centro das atenções, já que era o algodão, o café, o fumo, a cera da carnaúba, a rapadura, o óleo de algodão e o tabaco que fazia do proprietário-político ser Elite.

A saída da crise e a continuação da construção da estrada de ferro de Baturité foram superadas por uma prática material envolvida num discurso criado antes mesmo de qualquer modernização. Trata-se dos caminhos ligados aos problemas da região Norte e, especialmente, do Ceará no processo das estiagens. O discurso sobre a seca provocará, entre as políticas territoriais pensadas, uma organização dos sertanejos retirantes no trabalho de continuação da via-férrea sobre o discurso do trabalho e do progresso.

E é nessa via do discurso dos melhoramentos materiais e da desigualdade geográfica regional na participação desse processo de civilização material do território nacional, que vão aparecer

às relações entre pensamento geográfico imbuído à EFB, a diferenciação territorial nacional e a identidade do discurso do atraso da região Norte do país.

Para tentarmos contextualizar de onde tudo isso partia, cabe a nós compreendermos quem era o principal desses personagens (o Thomaz Pompeu) e sua relação com a ciência e o favor que acabara por angariar com alguns amigos no Sul.

SENADOR POMPEU: A SECA, A CIVILIZAÇÃO NORTISTA E OS TRILHOS

Na década de 1870, Thomaz Pompeu nada mais era que o principal cientista do Ceará, padre, professor de história e geografia do Liceu dessa província, integrante do Instituto Histórico e Geográfico de Pernambuco, dono de terra, editor do jornal liberal O Cearense (que anunciava, ao mesmo tempo, a instalação da estrada de ferro de Baturité e oferecia aos interessados a venda de escravos), autor de livros, entre eles, Compendio Elementar da Geografia Geral e Especial do Brasil de 1851 (utilizado pelo Colégio Pedro II e Liceus das províncias), Memória Sobre a Conservação das Matas e Arboricultura como Meio de Melhorar o Clima da Província do Ceará (1859), Ensaio Estatísticos da Província do Ceará (TI de 1863 e TII de 1864), Memórias Sobre o Clima e Secas no Ceará (1877). Era ainda sogro de Nogueira Accioly e, principalmente, amigo íntimo do José Lins Vieira Cansação Sinimbu (o Visconde de Sinimbu, integrante do Conselho de Estado, estando na hierarquia política apenas inferior ao poder moderador do Imperador).

Dentre as relações de centralização que ocorria sob a égide da descentralização, o geógrafo Manoel Fernandes (1997) nos deixa claro que o Senador Pompeu, um geógrafo do poder no império do Brasil, foi um daqueles que conseguiu por meio da prática do favor e da ciência, as forças necessárias para estabelecer e fazer acontecer seus interesses particulares com apoio nacional. A mostra do resultado de tudo isso é que sua influência e esforços vão construir no Ceará o domínio territorial, logo político, entre os anos de 1870 a 1912, período que mesmo após a morte de Pompeu (1877), vai permanecer sua construção deixada, identificada no início do nosso trabalho de oligarquia Pompeu-Accioly (SOUSA NETO, 1997).

Entre os tramites de poder de Pompeu, esteve marcado a sua dedicação sobre o esmiuçamento comprobatório-estatístico do que se produzia no Ceará e, principalmente, sua leitura de clima e seca da região Norte do Brasil. Ambas as dedicações fazem parte de referenciais teóricos e aparatos técnicos que iriam ser consultados e politicamente defendidos nas elaborações das práticas do que fazer no período da seca que envolvia, ao mesmo instante, o processo de civilização, os melhoramentos materiais da província (geografia material) e a educação dos sertanejos retirantes para o trabalho, afastando-os do possível pedido de esmolas.

Para Pompeu a seca era um fenômeno cíclico e responsável pelo “atraso” da região Norte frente aos artefatos materiais. Essa região, marcada por eternas secas estaria, comparada com a região Sul, atrasada quer por questões de civilização, de produção e “progresso material”. A seca seria, assim, a força motriz para as causas da desgraça, da civilização pobre e das dificuldades em acumular riquezas, ou melhor, em possibilitar transformar a produção agrícola e a criação do gado em riquezas para as elites locais.

E foi por esse viés que Pompeu deu o passo para identificar o território do Norte, especificamente o Ceará, como área a espera de eternas secas. A saída desse parco material, para o autor, estava em compreender que a cada seca morriam levadas e levadas de sertanejos de fome, sede e isolamento. Interpretando, poderíamos dizer, que morriam de fato mãos que plantavam, tangiam e colhiam; mãos que curtiam couros; mãos que poderiam construir o progresso que faltava.

Chamado por José Weyne de Freitas Sousa (2009), em seu escrito Política e Seca no Ceará, de Projeto Pompeu-Sinimbu, o que esse homem Pompeu de ciência e negócios vai fazer é, para nós, construir um pensamento geográfico que passa a ter representações tanto sobre a idéia de seca (conceito e vida nos períodos de estiagem), bem como uma proposta de saída político-econômica desse atraso natural-material.

Segundo Sousa (2009), o projeto Pompeu-Sinimbu é um acordo entre as idéias provincianas-regionais sobre seca e atraso material por Thomaz Pompeu e uma concordância com José Lins Vieira Cansanção de Sinimbu. Esse acordo teve como fito a criação dos consentimentos de explorar a cada seca, em troca de comida e salário, a força de trabalho dos migrantes sertanejos nas construções de obras públicas, que seriam os passos para conseguir conviver com as secas sem tantos danos.

O que estava se construindo com o projeto Pompeu-Sinimbu era uma grande metamorfose entre questão científica, transformação geográfica do território e força de trabalho (SOUSA, 2009). Como mesmo concebemos: uma poética (científica da seca) da desgraça (famintos que tem como saída à exploração da força de trabalho em vez da esmola – ambas contraditórias e artificiais para o verdadeiro problema). Sendo os próprios atingidos pelas secas classificados como válidos e inválidos, os que poderia trabalhar e caminhar e os que não suportariam a fome, a sede e a falta de propriedade no períodos de estiagens.

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

Nessas condições políticas e culturais entre a elite, o projeto entre o Rio de Janeiro e a província do Ceará anunciava, de fato, algo de transição nacional, o conhecimento do território nacional, as especificidades do discurso regionalizante e a maneira de se conceber a relação entre a força de trabalho, construções materiais no território (chamados de obras públicas ou obras de arte) e as políticas territoriais que o Governo Central deveria assumir frente aos laços com as elites aliadas.

CONTINUAÇÃO DA VIA-FÉRREA DE BATURITÉ COMO MATÉRIA DA SECA

A via-férrea de Baturité, obra iniciada nos idos de 1870, tendo seu primeiro ponto concluído em meados daquela mesma década, estava sendo construída ao lado do pensamento identitário da seca por Thomas Pompeu de Sousa Brasil. E essa relação vai ser o cerne para que compreendamos esse segundo momento da ferrovia cearense.

Durante os anos de 1870 e 1889 ocorreram em destaque duas secas: 1877-1879 e 1888-1889. E são por esses acontecimentos, com clareza aqui já política, econômicas e científicas, que o projeto Pompeu-Sinimbu será realizado no que toca a construção da estrada de ferro de Baturité.

Pensando com Sousa (2009), a proposta de utilizar a mão de obra dos sertanejos feita pelo Senador estava contemplada e aprovada desde 1869 e confirmada em 1877 no Memórias Sobre o Clima e Seccas do Ceará, o que faltava para aqueles anos após 1875, era então, a dita estiagem.

E ela chega em 1877. Ano, também, que morre o tão poderoso Senador Pompeu. No entanto, para evidenciar o quanto as decisões do Pompeu foram fortes, poderíamos frisar o fato de que o autor morreu deixando todos os caminhos a serem aplicados para o dito progresso, pois estava vivo lá no Sul ainda seu grande amigo Sinimbu e, no próprio Ceará, estariam personagens políticos, como Tristão de Alencar Araripe, Caetano Estelita, José Júlio Albuquerque, Nogueira Accioly, João Brígido, Barão de Ibiapaba, Thomas Pompeu de Sousa Brasil (seu filho), Lassance Cunha, Thomaz Pompeu Sobrinho, Francisco Sá e tantos outros, responsáveis por construir e sustentar a oligarquia Pompeu-Accioly.

É tanto que quando a seca atravessava já meses na província do Ceará entre 1877-1878, é enviada pelo presidente do Conselho de Estado (por Sinimbu), uma mensagem de conhecimento e projeto sobre as atitudes que poderiam ser tomadas para “combater” a seca do Norte, em especial, a seca do Ceará pelo Governo Central.

A proposta de Sinimbu enviada a Dom Pedro II nada mais era que o projeto construído pelo seu amigo Pompeu, que consistia em aproveitar o momento da desgraça da seca para construir as

obras públicas, repensar os projetos de melhoramentos materiais ou, como no caso da estrada de ferro de Baturité, dá continuidade ao que já estava projetado ideologicamente. Na famosa mensagem enviada por Sinimbu, uma das frases nos deixa de fato a essência do que se pretendia:

Tirar vantagem da própria desgraça, empregando em trabalhos uteis tantos braços ociosos: estabelecer um systema de serviços que sobre assegurar a essa população meios de subsistência, alimente seu amor ao trabalho, mediante razoável gratificação (SINIMBU apud FERREIRA, 1878, p.51-52)

E os braços ociosos foram sim envolvidos. Uma comissão imperial do Instituto Politécnico em 1877, presidida pelo engenheiro Beaurepaire-Rohan, teria o papel de avaliar o que poderia de melhor ser feito para contemplar tanto a ocupação dos braços, bem como as benesses materiais, sendo pensado e discutido já no Instituto Politécnico a possibilidade de ocupar os braços em obras como açudes, melhoramentos dos portos, montagem de abrigos, limpeza pública e represa de rios.

E tendo em vista que a migração em Fortaleza já estava na taxa de cem mil no ano de 1878, e a cidade possuía em média vinte e um mil habitantes, o governo vai encampar a continuação da estrada de ferro de Baturité – pagando aquilo que foi investido pela companhia privada - que havia sido paralisada na Serra da Aratanha, sendo a ocupação dos sertanejos nessa obra um processo que acabara por envolver: o controle da força de trabalho; a organização desses trabalhadores ao longo da continuação da via-férrea; o processo de assalariamento de sertanejos que viviam no sertão em dimensões escravas ou livres com trabalhos voltados para a agricultura ou na criação de gado e na construção de uma obra material que caminhava agora para Canoa (atual cidade de Aracoiaba) no sentido de atingir a Serra de Baturité (trecho que será concluído apenas em 1882).

Segundo Tyrone Apollo Pontes Cândido (2005),

em menos de dois anos de trabalho [1878-1880], os operários [entre 5.000 e 10.000] da Baturité movimentaram 700.000 metros cúbicos de terra, construíram 9 pontes, 7 pontilhões, 127 bueiros, 7 estações, 2 oficinas, diversas casas para engenheiros, guardas e depósitos. dezenas de poços, açudes, montagem de máquinas para o tráfego, estenderam 59 km de linha férrea e outros 59 km de fio elétrico para o telégrafo (PONTES CÂNDIDO, 2005, p. 100).

Foi estratégico nos governos utilizar os restantes dos recursos públicos nos períodos após as secas ou mesmo fazer pedido de novos recursos para completar “os pedaços” que faltavam para atingir o trajeto da seção planejada. É assim que vai ser com a seca de 1877-1879, quando só se consegue atingir o terceiro ponto em 1882 (Serra de Baturité). E também é assim que vai se realizar na seca de 1888, quando o discurso com o que fazer com a desgraça da seca já estava mais do que certo, construindo nos fins do Império a ligação entre a Serra de Baturité com o sertão de Quixer-amobim, sendo finalizado esse trajeto apenas no ano de 1891, já na dita República.

A seca de 1888, ou a seca dos três oitos, tem como projeto continuar aquelas idéias construídas no ruir do Império, sendo quase que considerado como um projeto ferroviário das secas que transladaria a Monarquia e o início da República (1889-1901), esta que era anunciada no Ceará sem grandes mudanças, já que o fim de uma e o começo de outra não implicaram na troca imediata dos nomes de políticos, donos de terras e homens de letras enquanto representantes no território do Ceará. Bem afinados estavam nesse período, entre tantos, Nogueira Accioly (genro do defunto Pompeu e dono da viação “Progresso”) e o renomado engenheiro Francisco Sá, seu genro.

A seca de 1888 fez daquele projeto de Thomas Pompeu uma continuidade na mão de outros nomes. Continuidade que apareceria com dimensões parecidas de miséria, migração para o litoral e para as serras úmidas, fome e, como resposta a isso, a troca de comida, roupas e abrigo pelo trabalho que esses retirantes poderiam executar nas obras públicas.

A continuação da via-férrea de Baturité estava anunciada. Homens, mulheres e crianças trabalhando de batas sob o comando, principalmente, do cearense e engenheiro civil Trajano de Medeiros, nada menos que filho de Viriato de Medeiros, homem que nas idas e vindas da Corte,

após a morte de Pompeu, discursaria por recursos para o Ceará e participaria dos debates sobre a seca no Instituto Politécnico no Rio de Janeiro, apresentando suas opiniões no Jornal do Comércio.

Enfim, a estrada de ferro de Baturité, construída entre os anos de 1872-1891, seria então obra direta de três problemas provinciais que não estariam separados do contexto nacional: a) referente à acumulação de recursos, ao transporte interno dos produtos para a exportação e consumo, na ligação de Fortaleza a pontos do interior – esses representativos pelas estações – que centralizaria a capital cearense no que se refere ao território do Ceará e aos maiores contatos com outros lugares do Brasil e do mundo pelas embarcações; b) por ser a ferrovia a continuação de uma obra da seca que vai ser construída no conjunto do discurso que relaciona atraso material, problemas com a migração dos retirantes e a necessidade de construir uma ligação com o sertão que possa garantir a circulação de produtos para exportar e importados, pessoas e alimentação, cavalos e bois, rapadura e pólvora, café e algodão; c) diferentemente do Sul, a construção da estrada de ferro de Baturité não vai coincidir com o aumento da produção agrícola e a pressuposta acumulação de capital que teriam os homens de propriedade, comércio e letras nos chamados “períodos chuvosos”. Estranho em certa parte, já que em média se tem dez anos de chuva para um ou dois de seca (GABAGLIA, 1877).

A via-férrea de Baturité chega a Quixeramobim completando um processo de construção-paralisação-construção que somam ao todo uma temporalidade de dezenove anos (1872-1891) e quilometragem aproximada de 189 km de estradas de ferro construídas pelas mãos dos retirantes nos contextos das secas de 1877-1879 e 1888-1889 e pela voz da elite que conseguindo através do discurso sobre as estiagens, os contatos políticos e o contexto ferroviário brasileiro, angariar recursos para matar, com duas cajadadas, dois e tantos outros coelhos de seu interesse. Construindo cada quilômetro a custos bem mais altos que nos períodos de não-estiagens (Quadro 1).

Quadro 1 – A construção da via-férrea de Baturité entre 1870-1891

Anos da Construção	Trajeto	Quilometragem	Custo por Km
1870-1875	Fortaleza-Pacatuba	33 km	-
1877-1882	Pacatuba-Baturité	68,2km	77.449\$000
1888-1891	Baturité -Quixeramobim	87 km	31.200\$000

Fonte: Assis, R. J. S. 2010. Adaptação dos dados do relatório “Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité” de 1891 do Engenheiro Lassance Cunha que estão expostos no livro de Ferreira (1989)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As discussões realizadas elucidam para nós o próprio conceito de território, não o considerando apenas enquanto uma geografia material, mas relacionando as materialidades e as representações que são construídas pelos sujeitos nessa relação entre apropriação e domínio num dado contexto histórico (MORAES, 2008; 2009).

O que tentamos discutir nesse vaso de páginas converge para a compreensão de que a construção da via-férrea só se tornou possível devido ao fato de estar atrelada ao discurso nacional da seca na região Norte, iniciado em grande coro pela província do Ceará na voz e nos escritos do Senador Pompeu. Legitimada e encampada pelos recursos do Estado, construindo as políticas materiais de ocupação dos retirantes em obras públicas, as transformações geográficas dos caminhos internos no Ceará, bem como a nacionalização da representação do Ceará enquanto terra da seca.

Sendo uma das medidas do projeto Pompeu-Sinimbu, a ferrovia conseguiu atingir o interior do Ceará, ganhar discurso de ferrovia estratégica nacional e, ao mesmo tempo, fazer parte de uma obra, que no discurso, serviria para salvar os famintos das próximas secas (enquanto trabalho e enquanto

transporte que “invadiria” o sertão cheio de alimentos), pois, na teoria científica e nas memórias do passado, o Ceará já dizia o que acontecera e afirmava as certezas cíclicas de novos acontecimentos.

A estrada de ferro de Baturité fortaleceu e justificou a centralização territorial da cidade de Fortaleza perante a província do Ceará. Isso se refletiria, principalmente, nas transformações espaciais que a cidade passaria com a construção de hospitais, expansão da iluminação a gás, inserção de bondes na circulação interna, na construção de um passeio público à moda carioca, e estando ambos à moda francesa, na construção de uma estação central e na edificação de praças, ou mesmo, nos seus melhoramentos, fazendo tudo isso parte do contexto espaço-temporal dominante daqueles dias chamado de Belle Époque (PONTE, 2007).

Enfim, a EFB foi uma obra que fez parte da redefinição da identidade nacional do Brasil naqueles idos dos anos de 1870 e 1880 na denominada era dos melhoramentos materiais ou de surto ferroviário.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- ABREU, J. Capistrano de. Os Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil. In: **Os Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil**. 3 ed. Fortaleza: Casa José de Alencar/ Programa Editorial da UFC, 1999. (P. 59-164)
- ASSIS, Raimundo Jucier S; FURTADO, José Levi Furtado. A Poética da Desgraça: materialidades e ideologias geográficas das estradas de ferro no Ceará (1870-1912). **ANAIS do XVI Encontro Nacional de Geógrafos**. Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2010.
- BONAVIDES, P; AMARAL, R. **Textos Políticos da História do Brasil**. Brasília, Senado Federal, 2002.
- CAMELO FILHO, José Vieira. **A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro**. Tese de Doutorado. São Paulo: Instituto de Economia/Unicamp, 2000.
- DUSSEL, Enrique. Europa, Modernidade e Eurocentrismo. In: LANDER, E. **A Colonialidade do Saber: eurocentrismo e ciências sociais**. Buenos Aires: CLACSO, 2005 (55-70p)
- FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930**. Fortaleza: Edições UFC/NUDOC, 1989. (198p)
- GABAGLIA, Giacomo Raja. **Porto da Cidade da Fortaleza ou do Ceará**. Rio de Janeiro: Typografia do Correio Mercantil, 1860. s/n
- GABAGLIA, Giacomo Raja. **Ensaio Sobre Alguns Melhoramentos Tendentes à Prosperidade da Província do Ceará**. Rio de Janeiro: Typografia do Correio Mercantil, 1877. s/n
- GIRÃO, Raimundo. **História Econômica do Ceará**. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará – Casa José de Alencar, 2000. (470p)
- HOBBSAWM, Eric. **A Era do Capital (1848 – 1875)**. 13ªed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007. (451p)
- HOLANDA, Sergio B. de. **Vias de Comunicação. O Brasil Monárquico: do Império à República**. Coleção História Geral da Civilização Brasileira. T5. Rio de Janeiro: Bertrand, 1993. (42-59p)
- LIMA, Luiz Cruz. Redes de Integração do Território Cearense: dos caminhos da pecuária às estradas virtuais. In: SILVA, José Borzarcchiello; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderlei Correia. **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2005. (33-50p)
- MACHADO, Lia Osório. Origens do Pensamento Geográfico no Brasil: meio tropical, espaços vazios e a idéia de ordem (1870-1930). In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa Gomes; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs) **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1995. (309-353p)
- MIGNOLO, W. A Colonialidade de Cabo a Rabo: o hemisfério ocidental no horizonte conceitual da modernidade. In: LANDER, E. **A Colonialidade do Saber: eurocentrismo e ciências sociais**. Buenos Aires: CLACSO, 2005 (71-103p)
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Ideologias Geográficas**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 2002. (155p)
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e História no Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2005. (154p)
- MORAES, Antonio Carlos Robert. Ocidentalismo e História da Geografia Brasileira. In: **ANAIS do I Co-**

lôquio Brasileiro de História do Pensamento Geográfico: Uberlândia/UFU, 2008.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia Histórica do Brasil**: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica. São Paulo: Annablume, 2009. (150p)

NOBRE, Geraldo. **O processo histórico de Industrialização do Ceará**. Fortaleza: Federação das Indústrias no Estado do Ceará, 1989. (455p)

OLIVEIRA, Francisco de. Oligarquias agrárias e intervenção do Estado no Nordeste. In: **Elegia para uma Re(li)gião**. 6ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993. (p.45-58)

PINTO PAIVA, Melquíades. **Senado do Império**: o Senador Pompeu e o Ceará. Fortaleza: Revista do Instituto do Ceará, 2008 (45-65p)

PINTO PAIVA, Melquíades. Thomaz Pompeu de Sousa Brasil (1818-1877). In: **Os Naturalistas e o Ceará**. Fortaleza: Instituto do Ceará, 2002. (107-124p)

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

RAMIRO JUCÁ, Clovis. **Primórdios da Rede Urbana Cearense**. Fortaleza: Mercator – Revista de Geografia da UFC, ano 08, número 16, 2009. (77-102p)

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

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

SOUZA, Maria Salete de. Ceará: bases de fixação do povoamento e crescimento das cidades. In: SILVA, José Borzarcchiello; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderlei Correia; **Ceará**: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2005. (13-31p)

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

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

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

SOUZA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos Para o Império**: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889). Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 2004.

SCHWARCZ, Roberto. **Ao Vencedor as Batatas**: forma literária e processo social nos inícios do romance brasileiro. 5ª Ed. São Paulo: Duas Cidades, 2007. (236 p).

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

Trabalho enviado em maio de 2010

Trabalho aceito em agosto de 2010