



## **ST 01 - CULTURA E SOCIEDADE: INSTITUIÇÕES, PROTAGONISMOS E SOCIABILIDADES NO BRASIL DOS SÉCULOS XIX E XX**

**Coordenadoras:**

**Ana Elizabete Moreira de Farias (UFPB), Juliana Santos de Lima (UFPB)**

Nas últimas décadas os estudos historiográficos têm se aprofundado em temas voltados para as instituições (médicas, econômicas, religiosas, políticas e culturais), e isso tem proporcionado novas perspectivas de compreensão sobre esses espaços, bem como sobre os sujeitos que atuavam nos diferentes lugares sociais. A ampliação das possibilidades de leituras desse passado e a transversalidade dos métodos de análise histórica incentivam o uso de fontes de investigação que apresentam novas questões que impactavam a vida social, cultural e econômica das sociedades. O objetivo deste simpósio é congrega pesquisadores em diferentes estágios que tenham como interesse pensar os aspectos relacionados à cultura e sociedade a partir das instituições, das trajetórias individuais e da cultura. São bem-vindos trabalhos que discutem sociabilidades, escravidão, culturas políticas e sociais, saúde/doenças e representações entre a segunda metade do século XIX e a terceira década do XX no Brasil.

### **A SECA E OS TRILHOS DO PROGRESSO: ENREDO E TRAMAS QUE ENALTECEM O CENÁRIO POLÍTICO NO NORDESTE ENTRE 1870 E 1930**

Joelson Ramalho Rolim  
Professor Efetivo da SME do Baixo/CE  
E-mail: joelsonramalho@hotmail.com

**Resumo:** Entre o final do século XIX e início do século XX a seca tornou-se um dos mais nefastos problemas de cunho político, econômico e social no Nordeste brasileiro. Essa circunstância possibilitou o surgimento de diversas tramas e discursos que iriam consolidar às elites agrárias, o cenário parlamentar (especialmente no Estado do Ceará) e grandes investidores. Como também, oportunistas e conchavos para aquisição de estruturas e obras para sanar os dramas e angústias perante as populações vulneráveis e abandonadas pelos órgãos públicos. Uma dessas aquisições era o trem (as estações e linhas férreas) que iriam despertar revanchismos e interesses econômicos da capital do Estado às áreas produtivas, desmembrando da cidade de Baturité, para as regiões do: vale do Jaguaribe, sul e cariri cearense e posteriormente enraizando pelo auto sertão paraibano. Com isso, o trem foi objeto de disputas políticas, sendo elemento fundamental no despertar pelo progresso, desenvolvimento e transformação econômica e social pelo sertão e, por isso, objeto de estudo neste artigo. Como recurso metodológico, foi necessário buscar na literatura especializada elementos que dariam suporte e base historiográfica na compreensão desta propositura. Com base no que foi discutido, percebemos que o trem possibilitou um gradual e pujante dinamismo nas articulações



políticas, no surgimento de novos agentes comerciais, impulsionou fluxos migratórios, impulsionou o surgimento de frentes de trabalho, vilarejos e povoados tornaram-se cidades independentes possibilitando de um novo panorama social.

**Palavras-chave:** Seca; Política; Ferrovias; Progresso; Trabalho.

## INTRODUÇÃO

A seca sempre foi um aspecto propulsor na estruturação, manutenção do enredo de sustentação e domínio das elites oligárquicas perante uma legião de desvalidos, famigerados, despossuídos e excluídos pelo voraz e impiedoso fenômeno (ALBUQUERQUE JR, 2011). Com isso, a seca se apresenta como um drama histórico contido numa narrativa ampla que perpassa o sentido temporal, no que tange as questões dos discursos e a imagem sobre o Nordeste.

As dores, os traumas, as angústias, as resistências, os conflitos, a esperança e a dependência marcados pelos desígnios dos poderosos, proporcionará uma saga que vislumbra e reafirma o clamor presente no cotidiano do trabalho e nas tramas que irão nortear um futuro incerto, principalmente, para os grupos sociais que se localizam em áreas mais distantes do litoral.

Nesse sentido, levando em consideração os diferentes debates historiográficos em torno do tema, é válido salientar as contribuições realizadas por Duval Muniz de Albuquerque Jr (2011), provocadas no enredo da construção imagética do Nordeste, as relações de poder, o advento da seca e os fatores econômicos, bem como as perspectivas que endossaram os dilemas sociais e culturais, tendo como destaque o sertão, no transcurso do tempo:

A questão da influência do meio era a grande arma política do discurso regionalista nortista, desde que a seca foi descoberta em 1877, como um tema que mobilizava, que emocionava, que podia servir de argumento para exigir recursos financeiros, construção de obras, cargos no Estado etc. O discurso da seca e sua "indústria" passam a ser a "atividade" mais constante e lucrativa nas províncias e depois nos Estados do Norte, diante da decadência de suas atividades econômicas principais: a produção de açúcar e algodão. A seca torna-se o tema central no discurso dos representantes políticos do Norte, que a instituem como o problema de suas províncias ou Estados. Todas as



demais questões são interpretadas a partir da influência do meio e de sua "calamidade": a seca. As manifestações de descontentamento dos dominados, como o banditismo, as revoltas messiânicas e mesmo o atraso econômico e social da área, são atribuídos à seca, e o apelo por sua "solução" torna-se um dos principais temas dos discursos regionais. (ALBUQUERQUE JR, apud, ALBUQUERQUE JR., 2011, p. 71-72).

Portanto, em meio às adversidades climáticas e sazonais, a falta de estrutura (obras diversas) e infraestrutura urbana para sanar os dilemas proporcionados pelas estiagens duradouras que assolaram o sertão... como também, o clamor populacional condicionado às dependências dos poderosos perante o assistencialismo, iria gerar uma narrativa propícia nas Assembleias Legislativas nas províncias (especialmente no Ceará) e no governo central. A “indústria” da seca era o caminho fecundo para os interesses das elites e uma vertente poderosa que endossará novos ritmos diante dos fatores econômicos e novas perspectivas sociais pautadas numa narrativa que legitimou um enredo de resistência no transcurso do tempo.

Esta proposta – além do discurso geográfico, espacial e territorial – é permeada por características peculiares que autêntica e legítima a sobrevivência do um povo. Essa ideia imagética é validada por inúmeras razões, entre elas: a negligência do poder público que consolida o desamparo, o abandono e o esquecimento; uma estrutura de poder que se consolida pelo favorecimento das elites regionais mediante às inseguranças do um povo. A referida territorialidade resiste aos desígnios do tempo, vislumbra resistência no perfil identitário, fortalece seus vínculos no esplendor do convencimento e emoldura no pertencimento uma conjuntura intimista, própria, singular e transcendental. Essa projeção e discurso são norteadores para condicionar e concretizar mecanismos de mudanças locais e regional que englobam o semiárido de 1880 aos anos de 1930.

Essa propositura “inventiva/ imagética” formulada e defendida por Albuquerque Jr (2011) não configura uma ideia totalmente aceita e externamente consolidada, ou seja, compreender esse quadro é algo complexo: de um lado coexistem os fatores relacionados ao espaço geográfico, os elementos territoriais e o advento do simbolismo expansivo da cultura popular.

Por outro lado, podemos apontar as contribuições de Gervácio Batista Aranha (2006), no que tange as reivindicações e tramas do cenário político, da dependência dos desvalidos à supremacia e controle social das oligarquias. Como também, vincular às



alternativas para uma mudança estruturante e progressiva: como por exemplo, a chegada do trem e às novas configurações sociais, políticas e econômicas.

Discordando dessa tese, chamo atenção para a seguinte constatação: o que foi instituído nesta última década diz respeito tão-somente ao nome e não ao significado de região identificada com o ‘sofrimento’ e a ‘miséria’, cujas elites, fazendo uso político dessa imagem, dispunham de um mote perfeito para consolidar a ideia de que a região precisava de proteção da parte dos poderes públicos, sendo as estradas de ferro um instrumento por excelência de combate aos efeitos desse quadro de miséria. (ARANHA, 2006, p. 91).

O dilema da seca proporciona um enredo vasto de ocorrências e disparidades no que tange aos fatores naturais e climáticos, às perspectivas humanas mediante ao trabalho e sobrevivência, os fatores governamentais no advento das políticas públicas no enfrentamento ao fenômeno, dentre outros.

Logo, o recorte temporal (1870 a 1930) elucida novos anseios: a chegada do trem, a instalação das estradas e estações ferroviárias, as moradias provisórias - casas de turma. Além de desafios e condicionamentos, como: os fluxos migratórios, as expectativas de frentes de trabalho para sanar os efeitos das secas; dentre outros elementos no Nordeste, especialmente nos lugarejos distantes dos grandes centros comerciais, que é o caso de Baixio (CE).

Todo um imaginário da seca foi emergido, a partir do final da década de 1870, como parte do jogo parlamentar e/ou da intervenção de letrados na imprensa. Aos poucos a produção imagética em torno de um Norte ‘sofrido’ foi se sedimentando ou tomando corpo. De maneira que a maior parte das reivindicações ferroviárias passaram, a partir do momento referido, pelo discurso da seca. Assim, quando se argumentava em nome do potencial econômico desse ou daquele lugar, a tendência era essa argumentação vir mesclada com o próprio discurso da seca, uma vez que tinha sua validade quando se tratava de mostrar que a estrada de ferro teria uma função essencialmente econômica nos anos em que a ‘calamidade’ não se fizesse presente... (ARANHA, 2006, p. 102).

Partindo desse cenário, como a chegada do trem (a mística ferroviária dos ramais/trechos e rotas comerciais) despertou anseios, vínculos de prosperidade e mudança social em meio ao cenário acometido pelo desolador fenômeno da seca? Partindo dessa



propositura, esse artigo analisou o processo de desmembramento e enraizamento das ferrovias no Estado do Ceará (em destaque: o trecho instalado na região de Baturité (CE) até o centro-sul cearense): suas pretensões, garantias e contrariedades no processo de formação territorial e populacional.

O presente artigo se propôs a analisar essas transformações, recorrendo aos livros e artigos acadêmicos, aos sites especializados que agreguem e permitam um levantamento historiográfico. Haja vista que o objeto de estudo (ferrovias/ trem e a complexidade do fenômeno da seca) possibilita uma busca por referências confiáveis na projeção científica, permitindo alcances diversos. O percurso metodológico, portanto, tem a sua característica dinâmica no que tange ao processo de revisão bibliográfica, integração aos novos requisitos acadêmicos e contribuição à pesquisa historiográfica, quiçá atender critérios e condicionantes sequenciais em estudos posteriores.

Para o desenvolvimento deste artigo, cabe destacar como estrutura de fundamentação teórica as obras: 1º) A invenção do Nordeste e outras artes do professor Dr. Durval Muniz de Albuquerque Júnior; 2º) Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880- 1925) do Professor Dr. Gervácio Batista Aranha e 3º) Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930) do Prof. Rubismar Marques Galvão (dissertação de mestrado).

Logo, é relevante estudar e compreender o fenômeno da seca no panorama da sobrevivência do sertanejo, das lutas e enfrentamentos dos esquecidos e vitimados. Assim como, analisar a perspectiva econômica em detrimento ao fator da escassez alimentar, das reivindicações sociais e envolvimento ao programa ferroviário em desenvolvimento.

## **ALGUMAS IMPLICAÇÕES DA SECA NO SERTÃO**

O final do século XIX proporcionou um cenário propício para compreendermos os efeitos da seca e às conjunturas que iriam desvendar uma composição de dependências na narrativa dos interesses políticos em prol dos fatores econômicos e sociais de uma região. Com isso, enfatizei o Estado Ceará, que apresenta complexidades climáticas, estiagens prolongadas, mudanças e sazonalidade populacional, amarrações políticas e domínio de famílias em vulnerabilidade perante o trabalho (oriundo da agricultura e





pecuária nas propriedades rurais das oligárquicas) numa conjuntura de miséria, escassez contração social e abandono perante o orçamento do governo central e das províncias. Como também, no âmbito das conjunturas sociais e econômicas apresenta um cenário de distorções entre as elites e a amplitude de flagelados e desvalidos. No entanto, é válido salientar que essa circunstância temporal passará por alterações consideráveis, ou seja, uma vez que a chegada do trem irá contrapor esse cenário de notáveis dependências, de certa forma, proporcionando mudança para um novo panorama social e econômico perante as classes mais vulneráveis. Este artigo buscou compreender as articulações desenvolvidas por essas classes dominantes em consonância com essa massa desprotegida e refém do destino. Logo,

A nacionalização da seca como problema surge, pois, a partir do trabalho realizado por membros das elites do Norte, na imprensa e no Parlamento, sob o impacto das mudanças que estavam solapando o poderio econômico e político desta elite, o que a faz adotar esta nova estratégia de vítimas da natureza. (ALBUQUERQUE JR, 2011, p. 240. apud. GALVÃO, 2019, p. 79).

Assim, esse Nordeste reverbera um amplo quadro de posicionamentos e desejos explícitos de cunho financeiro, de investimentos, ampliação de domínios políticos, formulações de alianças junto às capitais das províncias e o governo central. Para Faoro 1998, p. 631 apud. GALVÃO, 2019, p. 58) “[...] a linha entre o interesse particular e o público [...] seria fluida, não raro indistinta, frequentemente utilizado o poder estatal para o cumprimento de fins privados...”. Logo, existe uma causa para ser desvendada e compadecida: o sofrimento de um povo.

Portanto, é importante mencionar que “[...] para resolver um problema desta importância não bastava a sentimentalidade geral de momento, que fez o imperador dizer que ‘seriam vendidos, se tanto fosse preciso, as jóias da coroa, para socorrer os famintos do Norte...’” (SÁ, 1912 apud ARANHA, 2006, p. 125).

Essa explanação endossará o ponto de partida para novos cenários, como por exemplo o fato de que “[...] A ‘solução’, como não poderia deixar de ser, era uma fórmula já conhecida: ‘o desenvolvimento da viação férrea e a construção de açudes e poços, serviços que, a par de sua incontestável utilidade, poderiam ocupar os indigentes...’” (discurso de Thomaz Cavalcanti, deputado cearense, proferido em 20 de maio de 1904.



Apud (ARANHA, 2006, p. 22) possibilitando novas perspectivas na propagação de frentes de trabalhos.

É importante mencionar que “[...] o instrumento mais eficaz para salvar os “desvalidos” da seca. [...] Assim, a resolução de todos os seus problemas passava pela construção de obras que amenizassem os seus efeitos, entre elas, e a mais importante, a edificação de ferrovias. (...)” (GALVÃO, 2019, Campina Grande, p. 92). Portanto, um desses arcabouços apresentava um desejo singular e peculiar de conquista: obter nos territórios (disputados das oligarquias) a pujança das ferrovias e a presença revolucionária do trem.

Em se tratando dos ‘fundamentos peculiares’ ao flagelo da seca, reivindicar-se estradas de ferro com base em dois argumentos: 1º, a necessidade de empregar os braços dos indigentes ociosos que não tinham trabalho proveitoso em que se ocupassem, e que não deviam continuar a receber as esmolas na ociosidade; 2º, a necessidade em que se achava o governo de proteger essas províncias para o futuro contra uma nova invasão desse flagelo (Discurso de Meira de Vasconcelos. apud. ARANHA, 2006, p. 95).

Esse cenário tornou-se uma abertura para consolidar uma nova abertura de modificações econômicas, sociais e principalmente pela composição da concentração de disputas políticas nas elites nordestinas. Haja vista, que o procedimento de transportar mercadorias em conexão com outros territórios era lento e sob o lombo/ tração animal. Logo, a comunicação, o deslocamento de pessoas, o escoamento de produtos e safras agrícolas durante séculos estavam travados por essas engrenagens dominantes (grupos que defendiam esse projeto majoritário) “[...] os meios de transporte eram precários em todo o país. “O carro de boi e as tropas de burros eram, praticamente, os únicos meios usados para a condução de mercadorias por via terrestre.” (GRAHAM, 1973. apud. GALVÃO, 2019, p. 29).

É importante mencionar que o sudeste e sul do Brasil, por exemplo, apresentavam prosperidade econômica e avanços nessa configuração dos transportes. E o trem seria esse caminho a ser pautado nos desejos e interesses de investidores para posteriormente ser idealizado, enraizado e desbravado “[...] levaram o governo brasileiro a instituir uma política de construção de estradas de ferros marcada por enormes favores aos investidores,



tais como: isenções tributárias, privilégio de zona, etc., [...] a garantia de juros sobre o capital investido...” (GALVÃO, 2019, p. 14).

Portanto,

[...] garantia de juros e outros privilégios, o passo seguinte era o aportar das “aves de rapina (...) prontas para tirar o maior proveito possível da expansão do empreendimento. Todos, sem exceção, buscavam tirar de alguma forma possível vantagem do negócio...” GALVÃO, 2019, p. 61).

A partir dessa agenda de interesses, que será edificada e pautada nos desejos políticos (nas projeções alçadas e manipuladas), surgiram privilegiados e favorecimentos, aproveitadores e oportunistas, conchavos e falcaturas nas futuras concessões ferroviárias, perante as irregularidades contratuais. “[...] as ferrovias passaram a ser vistas como um negócio altamente lucrativo, essas elites, (...) lançaram mão de toda a teia de cumplicidade e estratégias político-discursivas com vista á obtenção, nessa ou naquela localidade, do seu quinhão ferroviário.” (ARANHA. apud, GALVÃO, 2019, p. 59-60).

Em muitos, é válido salientar que os traçados a serem projetados (muitas vezes sem orientações técnicas da engenharia, por exemplo) iriam proporcionar efeitos danosos, sem definições claras de viabilidades e custo-benefício “[...] tornavam-se ferrovias isoladas no interior das províncias, sem comunicação com áreas adjacentes, ou ferrovias que se cruzavam por acaso ou convergiam para o mesmo ponto, sem um mínimo de planejamento(...)” (COSTA PEREIRA. apud. ARANHA, Gervácio Batista. 2006, p. 173).

Assim, os riscos e ineficiências expostas em perspectivas fundadas na troca de favores em um eventual desprezo ao olhar técnico resultariam no instantâneo desejos da obtenção em lucrar, da satisfação e dos resquícios do gozo político, da expansão e beneficiamento da valorização de terras (angariadas e assistidas) pelo gerenciamento e mando das províncias e do governo central para com essas elites que o “a construção de ferrovias sem que se levasse muito em consideração qualquer racionalidade técnico-econômica. Eram ferrovias normalmente caras e economicamente injustificáveis, e que no futuro vão representar um fardo muito pesado para o tesouro nacional”. (GALVÃO, 2019, p. 72).





Contudo, essa perspectiva iria desencadear graves problemas logísticos de curto, médio e longos prazos, ou seja, numa conjuntura imediatista que visava internamente o lucro e às benfeitorias coexistentes nesse arranjo de dependências e favorecimentos “[...] quando uma certa política econômica passou a privilegiar outro meio de transporte e a contribuir para o sucateamento das estradas de ferro no país”. (ARANHA, 2006, p. 203).

Poderia existir prova maior de que as estradas de ferro representavam um investimento seguro? Seguindo de perto a argumentação do deputado, ele parecia querer demonstrar que, do ponto de vista econômico, todos ganhavam, Por exemplo: ganhava o capitalista, que tinha lá seus ganhos de capital na forma dos juros garantidos pelo Estado; fazendeiros e comerciantes, que economizavam tempo e dinheiro a partir do momento que passavam a dispor de um transporte ‘prompto, rápido e barato’; o poder público, cuja arrecadação seria acrescida em milhares de contos de réis num espaço de tempo relativamente curto etc. (ARANHA, 2006, p. 72).

Na discussão de Aranha (2006) é possível perceber que alguns personagens da trama relacionada às estradas de ferro argumentavam que a chegada da ferrovia seria algo que beneficiaria a todos. Com isso, no contexto da seca, a historiografia relacionada ao tema condiciona uma das eventuais soluções de transformação econômica e social estava vinculado à figura do trem e evidentemente dos trilhos que iriam rasgar às rotas e caminhos do Nordeste. Porém, essa dualidade precisa convergir rapidamente haja vista que “[...] até o início da década de setenta, do século XIX, ainda não existia no Ceará um único metro de trilho. Todo o transporte do algodão é feito em carros de boi e em lombo de burros, o que onera bastante o produto...” (GALVÃO, 2019, p. 44-45).

A partir desse quadro, algumas garantias e segurança financeira eram postas em dúvida “[...] que investir e, estradas de ferro era fazer investimento seguro, (...) a exemplo das que eram canalizadas para as estradas de ferro, podiam contribuir para criar e desenvolver, no futuro, os chamados meios de produção” (Discurso de Diogo Velho, apud. ARANHA, 2006, p. 71).

Portanto, concretizado esse vislumbre

Vendo assim, constatamos que a explosão algodoeira da década de sessenta, século XIX, impõe e possibilita à Fortaleza e ao Ceará a necessidade de ter que se prover de uma infraestrutura logística que pudesse atender, de forma mais satisfatória, as novas exigências com



que a capital e a Província se deparam e que são frutos do crescimento acentuado das atividades econômicas dessa Província e, em especial, de sua capital. É dentro dessa nova conjuntura que a elite econômica e política da Província, notadamente, a de Fortaleza, se prepara e dá início, de forma mais concreta, à instalação dos primeiros trilhos no Ceará. (GALVÃO, 2019, p. 46).

Diante às evidências propostas, o trem possibilitou novas perspectivas e parâmetros (no que tange ao progresso e desenvolvimento), possibilitou fluxos migratórios, condicionou evidências reais de uma transformação que iria contrapor os efeitos danosos e irrestritos que às secas proporcionam ao sertão.

Logo, este artigo articulou esse fio condutor seca/ trem em um recorte temporal amarrando seus cortejos e ritualísticas no bojo político. Uma evidência ecoava no âmbito que “[...] a estrada de ferro “é a mensageira da civilização, purifica os costumes e transforma hábitos e preconceitos da velha sociedade, distribuindo ideias aperfeiçoadas do progresso, que logo germinam”. (CARREIRA, 1889, p. 728. apud. GALVÃO, 2019, p. 15).

Com isso, foi intuito dessa análise compreender os efeitos impactantes no estado do Ceará e suas ramificações (rotas, trechos e traçados) no percorrer e cruzar o território. Como também, investigou os meios escusos no conduzir desses trâmites dos representantes políticos junto aos investimentos e concessionários (que se beneficiavam do gerenciamento e controle das rentabilidades lucrativas), dentre outros elementos.

## **AS LINHAS COMO ESPAÇO DE RIVALIDADE E DISPUTA**

Havia um cenário de intensa rivalidade e concorrência, precisamente no Estado do Ceará, entre a capital da província Fortaleza e a cidade de Aracati no que tange ao âmbito econômico (disputas comerciais), pelos contornos de força política e o processo de distribuição da aplicabilidade das obras de infraestrutura (cambiada pelos promissores discursos da seca).

Assim como o fator de distanciamento e comunicação para com os eixos populacionais do sul do território ocupou destaque na compreensão do espaço geográfico e nas conjunturas de força política. É importante mencionar que:



Fortaleza não se conectar as vias de comunicações mais importantes do Ceará teria concorrido para o isolamento “da sede administrativa da capitania, isolamento mercê do qual ela vegetaria insignificante e mesquinha, enquanto outras vilas cearenses [...] progrediram... (Studart Filho apud. GALVÃO, 2019, p. 26).

Com isso, é válido salientar que Fortaleza “[...] A sede da Província chega ao início do século XIX como um aglomerado urbano de pouca expressão. Era, inclusive, suplantada pelas vilas cearenses de Aracati, Icó, Sobral e Crato”. (GALVÃO, 2019, p. 26). Assim, podemos destacar que os discursos dos parlamentares, na propositura do combate à seca, surtiram efeitos por novos ares “[...] com o aumento exponencial dos gastos com os socorros públicos para o Norte, essa Província consegue não um, mas dois trechos ferroviários: a encampação e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité e a construção da Estrada de Ferro de Sobral...” (GALVÃO, 2019, p. 94).

Esse feito, no que tange a robustez no campo dos trilhos, proporcionaria efeito de força e pujança para “(...) a capital da Província, Fortaleza, concentrar força política e econômica para determinar de onde partir e para onde ir a primeira ferrovia a ser construída nessa Província, a Estrada de Ferro de Baturité (...)” (GALVÃO, 2019. Campina Grande. p. 17).

Portanto, novos trâmites obteriam destaque: Fortaleza x Aracati e suas disputas comerciais; As estradas de ferro de Baturité e Sobral e o desmembramento para as regiões do vale do Jaguaribe e do Sul do estado do Ceará (Iguatu, Icó, Lavras da Mangabeira, Crato e a região do Cariri). Logo, “[...] é o cariry uma região fertilíssima, onde a canna de assucar se planta uma só vez e que produz maravilhosamente todos os careaes.”. (Discurso de Souza Andrade, apud. ARANHA. 2006, p. 101).

Como também, desprender as rotas internas e articular-se com o sertão paraibano. Essa proposta está diretamente condicionada e equiparada na presença dos vínculos de combate às secas e o fio condutor dessa prospecção social e política: o trem, as ferrovias e seu pacote de benevolências, inseguranças, disputas e beneficiamentos.

Devemos ressaltar que o Ceará, das chamadas províncias pequenas do Norte, foi a única que logrou êxito em sua política de provincialização, constituindo suas ferrovias no instrumento mais importante de viabilização dessa política. O Ceará, ao contrário da Paraíba, Rio



Grande do Norte e Alagoas que tiveram, por exemplo, sua subordinação econômica aprofundada perante Pernambuco com a expansão ferroviária nessas unidades, não só conseguiu ficar fora do raio de alcance do Leão do Norte, mas conseguiu, com a expansão de suas ferrovias para o interior, captar para a órbita de sua influência território vizinho ao seu, a exemplo do sertão da Paraíba.” (GALVÃO, 2019, p. 40).

Diante dessa perspectiva, devemos ressaltar que a economia é um fator muito importante que vinculou e manobrou os ritmos da prosperidade, ou seja, o traçado das linhas férreas deve atender há um notável caminho onde à agricultura condicione os moldes de produção, sistemas de escoamento, fortalecimento de fazendas e zonas oriundas de terras férteis.

Concomitante, relacionamos ao requisito das forças de trabalho e às temidas zonas inférteis (sem produção, solos arenosos, bolsões de terras desérticas/ vazias), o que seria um dos grandes gargalos na contramão dos estudos técnicos para com os financiadores e investidores “[...] consequentemente, uma prática que traduz com todas as letras a ideia de jogo, a construção de trilhos para todo lugar e para lugar nenhum...” (ARANHA, 2006, p. 59-60).

No Ceará o fator essencial para esse salto, especificamente em meados do século XIX, foi pela agricultura e eventualmente produtos como: café, couros salgados, assucar bruto, goma elástica, gera de carnaúba, cebo, sola, milho, velas de carnaúba e principalmente algodão em pluma “diferente da pecuária, o algodão possibilitou, agora, a Fortaleza se inserir como respeitável centro de comercialização do produto na Província, o que permitiu um razoável excedente, advindo dessa atividade, aí concentrado (...)” GALVÃO, 2019, p. 27).

Portanto, estava sendo arquitetada pelas elites econômicas e principalmente pelas forças políticas uma plataforma que impulsionaria a instalação dos primeiros trilhos no Ceará. Porém, existia um forte agravante, romper com às dependências com Pernambuco (historicamente zona de alto poder aquisitivo vinculado na economia açucareira, na expansiva concentração de escravos, dentre outros), passando a “[...] promover alterações que permitem à pequena vila de Fortaleza condições econômicas e administrativas para iniciar o longo processo de rompimento da hegemonia de Aracati”. (LEMENHE. apud. GALVÃO, 2019, p. 27).



Com isso, o cenário estava favorável onde o tempo seria ditado pelos interesses da capital da província, “[...] Fortaleza já concentra as maiores riquezas do Ceará. Era o núcleo urbano da Província mais capitalizado. Esses recursos financeiros eram oriundos, principalmente em sua maior parte, dos negócios do algodão e do café e de ricos proprietários de escravos do interior...”. (GALVÃO, 2019, p. 55).

Portanto,

Era preciso então liquidar, de uma vez e para sempre, com qualquer lampejo de suspiro de Aracati, e a concretização desse objetivo seria alcançada através da implantação do mais revolucionário meio de transporte até então existente, as ferrovias. Os caminhos de ferro deveriam partir de Fortaleza para Baturité e seguiriam para o interior em busca das ricas regiões do Icó e do Crato, acabando de vez o velho sonho de Aracati de ter uma ferrovia ligando-a ao rico vale do Jaguaribe e, em seguida, ao Cariri. Evaldo Cabral de Melo (1984, p. 224-226) sintetiza bem esse embate Fortaleza *versus* Aracati. Ele coloca que: "Quando pela primeira vez cogitou-se de dotar a província de um sistema ferroviário, projetou-se uma rede com três troncos que, grosso modo internar-se-iam paralelamente pelo interior [...]." E que um dos pontos de conexão do litoral com o interior seria, justamente, o eixo Aracati-Icó o qual, futuramente, se prolongaria até a rica região do Cariri cearense. Mas, essa conexão recebeu forte oposição da Praça de Fortaleza. Em seguida, ele afirma que "ela sabotou quanto pôde o projeto da estrada Aracati-Icó. (GALVÃO, 2019, p. 47).

Diante o desejo de elevar a capital Fortaleza em um expoente consolidado (numa propositura de destaque econômico e robustez parlamentar na região Nordeste), comprimir a cidade de Aracati/CE era uma circunstância inevitável. O fator de comunicação e escoamento das safras agrícolas, em especial ao território sul cearense, e a propulsão da expansão das linhas ferroviárias permitiria esse ideal “(...) Ali, Fortaleza lançava as sementes de seu grande objetivo: captar para si as atenções e, ao mesmo tempo, retirar da área de influência de Aracati toda região polarizada pela vila do Icó.”. (GALVÃO, 2019, p. 32 e 33).

Logo, esse embate iria nutrir uma acirrada e ríspidas relações entre lideranças políticas, comerciais e civis de ambos os municípios “(...) a sua tão almejada ligação ferroviária ao sul cearense, fez aflorar na população desse município, ainda na segunda metade do século XIX, um sentimento de ojeriza à Fortaleza. (...)”. (Studart 1891. apud. GALVÃO, 2019, p. 110). Propiciando assim, o regresso e enfraquecimento desse grande centro





comercial em relação à capital do Estado. Portanto, o trem seria esse vínculo entre Fortaleza/Baturité conectando às outras regiões produtivas e com margem de escoamento de safras.

De maneira que o parlamentar deixa claro que entre um trecho ferroviário que só teria alguma utilidade em tempos de seca e um outro que ligaria duas regiões de ‘fertilidade prodigiosa’ (o vale do Jaguaribe e o do cariri), o lógico é que a escolha recaísse sobre este último. Um, produtivo, teria cargas e passageiros o tempo todo; o outro, por ser improdutivo, só o ‘socorro’ aos flagelados por ocasião das secas”. ARANHA, 2006, p. 63).

Esse contexto proporcionaria novas rotas comerciais, o surgimento de novos núcleos populacionais e urbanos, procedimentos migratórios (pelo advento do trem. Ora transportando mercadorias, safras e produções agrícolas. Ora, transportando pessoas para áreas que permitisse angariar melhores condições de sobrevivência). Como também, por anseios por outras perspectivas de trabalho (diante o que o trem iria possibilitar na construção dos trechos e ramais das estações ferroviárias) diante o enraizamento e desmembramento para o sertão (especialmente para Baixo/CE). Logo, esse processo possibilitou um gradual e pujante dinamismo nas articulações política, no surgimento de novos agentes comerciais, vilarejos e povoados passagem a condição de cidades independentes possibilitando um novo panorama social.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse artigo foi desenvolvido para suprir algumas inquietações e fissuras que o tempo me proporcionou. Por habitar nesse complexo territorial (sertão/ semiárido/ caatinga), apresentar alguns dramas e tensões de uma legião de pessoas no enfrentamento da seca perante o descaso, às nulidades, os interesses e principalmente o desdém dos donos do poder.

Por compreender que existe um território que durante séculos foi usufruído e desgastado aos desmandos das elites e oligarquias. Logo, podemos compreender as conjunturas sociais, econômicas e políticas amarradas e fincadas perante as lutas e conflitos arraigados nesse solo.

Contudo, foi analisado os fundamentos os “discursos das secas” entre essas lideranças políticas e seus condicionamentos para angariar força parlamentar junto à capital da província (em especial ao Estado Ceará) com o governo Central no Brasil



imperial. Como também, edificar plataformas de pleitear obras de estrutura (pontes, açudes, portos, estradas, ferrovias etc.), e de infraestrutura urbana para alocar e dispor de mecanismos econômicos para sanar os efeitos danosos das estiagens nos lugarejos distantes dos grandes centros populacionais (no caso, Fortaleza, Sobral, Baturité, Jaguaribe, Crato e região do Cariri, Icó etc.), ramificando para os sertões adentro ao território da paraíba.

Ora, esse cenário de comunicação e ligação era composto no lombo de burros, cavalos e mulas (...) agora o trem entra em cena e configura impacto de revolução e transformação em escala satisfatórias em todos os eixos de planejamento (sem esquecer de mencionar os eventuais erros de planejamento aos estudos técnicos da engenharia, os prejuízos no decorrer dos anos e às heranças do sucateamento no cotidiano da manutenção das estações, dos trilhos, das casas e habitações provisórias no contexto patrimonial).

Por isso, foi necessário buscar na literatura especializada elementos que dariam suporte e base historiográfica. A invenção do Nordeste e outras artes (do professor Dr. Durval Muniz de Albuquerque Júnior) obteve uma compreensão alicerçada no campo do espaço do imagético, das territorialidades, da cultura e da construção dos sentidos da identidade, do pertencimento e do convencimento, entre tantas evidências, do que é ser sertanejo no transcurso do tempo.

Na obra, Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880-1925) do Gervácio Batista Aranha, compreendi o emaranhado tabuleiro construído por muitos interesses e privilégios, favorecimentos e beneficiamentos (em circunstâncias escusas contrários aos estudos técnicos da engenharia) arquitetado pelas tramas políticas, no que tange aos credores e investidores, aos aproveitadores e oportunistas, diante conchavos e falcaturas nos contratos e irregularidades na aquisição das concessões das linhas ferroviárias (em projeção macro, não sendo interesse específico desse artigo). E na obra Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930) do Rubismar Marques Galvão (dissertação de mestrado), obtive robustez historiográfica acerca do programa de ferrovias implantadas no Ceará e o enraizamento pelos sertões (dos ramais e rotas comerciais) de empresas como a RVC (Rede Viação Cearense), por exemplo. Como também, analisar o panorama da miséria no contexto das narrativas e tramas políticas.



Contudo, no decorrer dessa análise, os fatores que convergiam entre os interesses privado e os públicos foram amplificados aos favorecimentos dos personagens que detinham o poder da caneta. Esses tipos de artimanhas, lampejos eram comuns e muito bem articulados oriundos ao brio das elites. Diante desse contexto, novos desmembramentos surgiram das décadas de 1930 até os anos de 1980 pelos sertões, ou seja, o trem irá estruturar uma gama de potencialidades: novos núcleos urbanos irão aflorar e ganhar destaque com a passagem dos trilhos, os fluxos migratórios instigarão outras composições e formação de povoados e territorialidades, novas condicionantes elucidaram os complexos urbanos (no que tange ao progresso e desenvolvimento) contemplando essa metamorfose nos eixos econômicos, políticos e sociais.

Portanto, este artigo contemplou uma perspectiva introdutória de análise entre o contexto da seca e o advento da chegada do trem no Estado do Ceará. Logo, na edificação desse documento outras possibilidades surgiram com um teor de precisão e urgência no intuito de sanar a ausência de produções bibliográfica. Como também, obstruir muitas lacunas do aspecto da conjuntura historiográfica acerca das ferrovias pelos sertões.

Essa condicionante adentra, de forma íntima, no campo das minhas vivências, experiências e particularidades em volta da figura exponencial do trem, em especial nos trechos/ ramais: de Arrojado/Paiano (distrito de Lavras da Mangabeira – CE) → Lavras da Mangabeira – CE (sede) → Amaniutuba (distrito de Lavras da Mangabeira – CE) → Baixio – CE → Santa Helena – PB → Poço Adão (distrito de Pilões – ora Triunfo/PB ora São João do Rio do Peixe/PB) → Antenor Navarro (hoje São João do Rio do Peixe/PB) → Sousa – PB.

Enfim, com o aperfeiçoamento dessa análise, temos um leque de perspectivas à serem contempladas em estudos vindouros. Logo, proponho estabelecer vínculos entre o enraizamento das ferrovias pelo território cearense e sua chegada no sertão paraibano, analisar às transformações que as grandes empresas (por exemplo, South American Railway Company aperfeiçoou na década de 1915 na RVC (Rede Viação Cearense) e nos anos de 1975 foi absolvida na RFFSA - Rede Ferroviária Federal) foram se adaptando no transcurso do tempo.

Como também, compreender as novas rotas e trecho comerciais que às linhas forçadamente iriam promover em lugares de menor expressão econômica e política. Por



fim, pretendo analisar, pelos campos da história oral e da memória, a história de ex-funcionários das antigas RVC/RFFSA (numa perspectiva bibliográfica) e suas contribuições acerca do cotidiano do trabalho, nos aspectos sociais e econômicos (na rota estabelecida acima) numa saga pela sobrevivência e altivez de sua marcante presença, que ironicamente (nos tempos atuais) foi esquecida, pomenorizada e perdida, ou seja, digna de invisibilidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Albuquerque Júnior, Durval Muniz de. **A invenção do nordeste e outras artes** / Durval Muniz de Albuquerque Júnior; prefácio de Margareth Rago. – 5.ed. – São Paulo: Cortez, 2011.

Aranha, Gervácio Batista. **Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas (1880-1925)** / Gervácio Batista Aranha. Campina Grande: EDUFCCG, 2006.

Galvão, Rubismar Marques. **Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)**. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Campina Grande: Campina Grande, 2019. Disponível em: <http://dspace.sti.ufcg.edu.br:8080/xmlui/handle/riufcg/4395>. Acesso em: 15 out. 2022.

### **ST 02 - A HISTÓRIA CULTURAL EM DEBATE: DISCURSOS, NARRATIVAS E ABORDAGENS PARA A ESCRITA DO CONHECIMENTO HISTORIOGRÁFICO**

**Coordenadores:**

**Francisco Firmino Sales Neto (UFCCG/CFP), Francisco Didier Guedes Albuquerque Junior (PPGH/UFRN)**

Neste Simpósio Temático, temos como objetivo reunir pesquisadores (as) que trabalham com a perspectiva da história cultural. Ao pensarmos a cultura em sua natureza polissêmica e multifacetada, pretendemos congregamos comunicadores (as) que debatam as invenções, os discursos, as práticas e as representações experienciadas no eixo da cultura, no sentido de analisar as diversas percepções do real constituídas pelos seres humanos na singularidade de seu tempo e espaço. Além de discutirmos sobre tais experiências, interessa-nos, ainda, dialogar sobre as metodologias que atravessam e fundamentam os nossos trabalhos, como a história oral e as sensibilidades, no intuito de ampliar o nosso leque de ferramentas do ofício historiográfico. Portanto, este simpósio receberá pesquisas que proponham discussões relacionadas às artes visuais, artesanato, cinema, cultura popular, dança, folclore, literatura, música, patrimônio histórico e teatro.