



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE HUMANIDADES - CH
UNIDADE ACADÊMICA DE HISTÓRIA – UAH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA - PPGH

RUBISMAR MARQUES GALVÃO

FERROVIAS NO CEARÁ: SUAS TRAMAS POLÍTICAS E SEUS IMPACTOS
ECONÔMICOS E CULTURAIS (1870-1930)

CAMPINA GRANDE – PB

2019

RUBISMAR MARQUES GALVÃO

**FERROVIAS NO CEARÁ: SUAS TRAMAS POLÍTICAS E SEUS IMPACTOS
ECONÔMICOS E CULTURAIS (1870-1930)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História/UFCG, na Linha de Pesquisa (I) Cultura e Cidade, como requisito final para a obtenção do título de Mestre em História, sob a orientação do Professor Doutor Gervácio Batista Aranha.

CAMPINA GRANDE – PB

2019

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - (CIP)
Denize Santos Saraiva Lourenço - Bibliotecária CRB/15-1096
Cajazeiras - Paraíba

G182f Galvão, Rubismar Marques.
Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais(1870-1930) / Rubismar Marques Galvão. – Campina Grande, 2019.
173f. : il.
Bibliografia.

Orientador: Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha.
Dissertação(Mestrado em História) UFCG/CH, 2019.

1. Ferrovia-Ceará. 2. Tramas Políticas. 3. Impactos econômicos. 4. Impactos culturais. 5. Rede ferroviária - Ceará- 1870-1930. I. Aranha, Gervácio Batista. II. Universidade Federal de Campina Grande. III. Centro de Humanidades. IV. Título.

UFCG/CFP/BS

CDU - 625.1(813.1)

RUBISMAR MARQUES GALVÃO

**FERROVIAS NO CEARÁ: SUAS TRAMAS POLÍTICAS E SEUS IMPACTOS
ECONÔMICOS E CULTURAIS (1870-1930)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História/UFCG, na Linha de Pesquisa (I) Cultura e Cidade, como requisito final para a obtenção do título de Mestre em História.

Aprovada em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha (UFCG/PPGH)

Orientador

Prof. Dr. Gisafran Nazareno Mota Jucá (UECE/PPGH)

Examinador Externo

Prof. Dr. Severino Cabral Filho (UFCG/PPGH)

Examinador interno

Prof. Dr. Osmar Luiz da Silva Filho (UFCG/CFP)

Suplente externo

Prof. Dr. Luciano Mendonça de Lima (UFCG/PPGH)

Suplente Interno

Este trabalho não seria concretizado se eu não tivesse a força e a inspiração de pessoas que mais amo e amei ao longo de toda minha existência. A estes, eu dedico esta obra:

Aos meus filhos Caio, Ádilla, Yanne, Marina e Hellen;

À minha esposa Cleide;

Aos meus pais, Dirceu e Marina (in memoriam), que em vida me ensinaram a enfrentar e vencer os desafios com os quais me deparei ao longo de minha existência.

AGRADECIMENTOS

A gratidão é a memória do coração.
Antístenes

O ato de lembrar anda, invariavelmente, de mãos dadas com o de esquecer. Mas espero que não falte ninguém.

Os meus agradecimentos iniciais dedico, como não poderia deixar de ser, ao orientador Gervácio Batista Aranha que começou a me orientar mesmo antes de minha entrada no Programa de Pós-Graduação em História da UFCG. Sou-lhe muito grato, porque isso me possibilitou, depois de décadas, a voltar aos bancos escolares, o que me rejuvenesceu. Tenho que multiplicar este agradecimento pela maneira como o Professor Gervácio imprimiu a sua orientação e que foi tão bem interpretado pelo Professor Gisafran quando, em seus comentários no meu exame de qualificação, disse que tinha “absoluta certeza que o seu orientador lhe permitiu discorrer com liberdade na montagem e elaboração de cada um dos capítulos apresentados”. Não posso negar que as sugestões e os apontamentos dados pelo orientador foram importantes na elaboração deste texto, mas em momento algum fui tolhido na minha liberdade de escrita. Eu fui deixado à vontade na execução dessa tarefa e me sinto como o verdadeiro e único construtor desta obra.

Aos membros da banca que gentilmente aceitaram participar e contribuir, com suas observações, para um maior engrandecimento deste trabalho. Ao meu ex-professor do Colégio Estadual de Cajazeiras, o Professor Gisafran, que com suas brilhantes aulas de História eram a fonte de meus devaneios de um dia ser professor de História como ele. Não sei se consegui, mas valeu a inspiração. Ao Professor Cabral, amigo e meu ex-aluno do curso de História da UFPB, em Cajazeiras, filho do Seu Saora, que tão bem soube, com seus ensinamentos, edificar uma família de vencedores.

A todos os colegas do mestrado, em especial, aos da linha I: Amélia, Joalisson, Jéssica, Laís, Maiza, Mariana e Priscilla, pela oportunidade da convivência, meu muito obrigado.

Aos meus professores do mestrado: Benjamin, Cabral, Gervácio, Giuseppe, Iranilson, João Marcos, Marinalva e Sérgio. Obrigado pelos ensinamentos.

Ao professor Rodrigo Ceballos, por ter tido sempre a preocupação em me proporcionar uma distribuição de disciplinas e horários que me permitisse viajar toda semana para Campina Grande.

Ao José Hilton Montenegro, um vibrante apaixonado pelas coisas do Iguatu, agradeço pelas informações e material colocado a minha disposição.

Ao Sr. André Frota de Oliveira pela paciente e cuidadosa orientação que me deu em Fortaleza. Os seus ensinamentos me foram úteis para poder melhor desvendar os segredos guardados nas estantes do Arquivo Público do Estado do Ceará.

A chefe da biblioteca do DNCS, em Fortaleza, Anesia Bayma e a Engenheira Silene Oliveira por me franquearem dados importantes para minha pesquisa.

Ao Instituto Histórico do Ceará, na pessoa de Italo Diego Pires Moraes pela gentileza no atendimento aos pesquisadores que para lá se dirigem.

Ao Pedro Henrique, meu ex-aluno no curso de História, pela substancial ajuda na pesquisa dos Anais do Senado e da Câmara dos Deputados.

Ao carinho e a prestimosidade com que a Coordenação do Mestrado de História, na pessoa de sua coordenadora Marinalva e de seus colaboradores, Adriana e Felipe, tem atendido aos alunos desse mestrado.

Por fim, aos que aqui não foram citados, mas que, direta ou indiretamente, contribuíram para a construção deste trabalho, o meu muito obrigado.

RESUMO

É intenção nossa, neste trabalho, buscar compreender as tramas e as articulações políticas que os representantes do Ceará utilizavam para conseguir angariar verbas junto ao governo central a fim de realizar obras nessa Província/Estado, em especial, para a construção de ferrovias. Descreveremos, aqui, que essas interferências político-particulares foram responsáveis pelo aparecimento de uma malha ferroviária que é marcadamente irracional sobre todos os aspectos. Demonstraremos como Fortaleza, a sua capital, consegue força política e econômica para determinar de onde vai partir a primeira ferrovia do Ceará e para onde irá. Examinaremos também os impactos econômicos e culturais da chegada da ferrovia em um município do interior do Ceará.

Palavras-chave: Política. Ferrovia. Ceará.

ABSTRACT

It is our intention, in this work, to understand the plots and political articulations that the representatives of Ceará used to obtain funds from the central government in order to carry out works in this Province/State, especially for the construction of railroads. We will describe here that these political-private interferences were responsible for the emergence of a railway system that is markedly irrational on all sides. We will demonstrate how Fortaleza, its capital, obtains political and economic strength to determine where Ceará's first railroad will depart and where it will go. We will also examine the economic and cultural impacts of the arrival of the railroad in a municipality in the interior of Ceará.

Keywords: Politics. Railroad. Ceará.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Ponte metálica sobre o Rio Jaguaribe.....	122
Figura 02 – Vila “Margarida”. Residência do cel. Virgílio Correia Lima.....	155
Figura 03 – Perspectiva do palacete de residência do Sr. Octaviano Benevides.....	155

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Distância dos centros produtores até a capital e os respectivos preços de fretes por produto.....	31
Quadro 02 – Preço dos produtos na praça de Fortaleza e seus respectivos custos de produção e frete.....	32
Quadro 03 – Exportação e Importação do Ceará (em mil-réis).....	45
Quadro 04 – Demonstrativo da receita e despesa das câmaras municipais de Aracati e Fortaleza.....	49
Quadro 05 – Demonstrativo dos impostos arrematados por municípios no ano de 1863.....	49
Quadro 06 – Valor dos principais produtos exportados durante o período de julho de 1860 a maio de 1861.....	50
Quadro 07 – Gêneros que mais concorreram para a receita da Estrada de Ferro de Baturité, nos quinquênios de 1879 – 1883/1884 – 1888 e no quadriênio de 1889 – 1892.....	52
Quadro 08 – Valor da receita provincial entre os anos de 1860 e 1874.....	52
Quadro 09 – Receita geral arrecadada na Província nos quinquênios de 1857 – 1858 / 1861 – 1862; 1862 – 1863 / 1866 – 1867 e no triênio 1867 – 1868 / 1869 – 1870.....	54
Quadro 10 – Valor das mercadorias e gêneros nacionais importados e exportados diretamente no quadriênio 1866-1867 a 1869-1870.....	54
Quadro 11 – Número de cotas adquiridas de ações da Via-Férrea de Baturité por cidades.....	55
Quadro 12 – Principais acionistas da Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité por números de ações.....	56
Quadro 13 – Total de recursos do governo central gastos em açudes públicos já construídos e em construção até o final de 1919.....	91
Quadro 14 – Açudes públicos construídos pelo governo central no Nordeste até 2014.....	93
Quadro 15 – “Demonstrativo do termo médio do rendimento das collectorias nos trez ultimos exercicios 1869 á 1871”.....	107
Quadro 16 – Situação financeira da Estrada de Ferro de Sobral entre os anos de 1881-1888.....	107
Quadro 17 – Finanças dos municípios – Receita Arrecadada (1908-1912).....	130
Quadro 18 – Finanças dos municípios – Receita Arrecadada (1917-1918).....	131

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 – Principais vias de comunicação do século XVIII – Ceará.....	27
Mapa 02 – Malha ferroviária da Rede Viação Cearense (RVC) – 1954.....	92
Mapa 03 – Localização de Iguatu.....	116
Mapa 04 – Malha ferroviária da Rede Viação Cearense (RVC) – 1927.....	118
Mapa 05 – Industrialização do algodão no Ceará no período de 1960-1965.....	133

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
EFB	Estrada de Ferro de Baturité
EFS	Estrada de Ferro de Sobral
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFOCS	Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas
IOCS	Inspetoria de Obras Contra as Secas
IPECE	Instituto de Pesquisas e Estratégia Econômica do Ceará
RVC	Rede Viação Cearense

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I - TODOS OS CAMINHOS DEVEM LEVAR A UM SÓ LUGAR: FORTALEZA	26
1.1 A Construção da Hegemonia de Fortaleza.....	26
1.2 A primeira ferrovia do Ceará só pode partir de um só lugar: Fortaleza.....	44
CAPÍTULO 2 – FERROVIAS E SECAS NO CEARÁ: SUAS TRAMAS POLÍTICAS.....	57
2.1 A elite política do Ceará.....	57
2.2 O “é dando que se recebe” da política ferroviária no Brasil.....	60
2.3 O Ceará: da exuberância à dramatização da miséria	73
2.3.1 E o discurso teve que mudar.....	77
2.4 Gritar, alarmar..., rendeu frutos para o Ceará	88
2.4.1 Encampação e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e construção da Estrada de Ferro de Sobral (EFS)	98
CAPÍTULO 3 – FERROVIAS EM IGUATU: SEUS IMPACTOS ECONÔMICOS E CULTURAIS.....	115
3.1 Iguatu: de como tudo começou até antes da chegada do trem	115
3.2 "... E a cidade só toma incremento..."	117
3.2.1 A ferrovia deve passar por Icó mas,.....	117
3.2.2 Enquanto isso a ferrovia chega a Iguatu	120
3.2.3 A ferrovia chegou ao Iguatu e a partir daí... ..	128
3.2.3.1 Iguatu imita Fortaleza, que imita... que... que imita Paris, que lança luzes sobre o mundo	139
3.2.3.2 “Um trem não é simplesmente um trem”	144
3.2.3.3 Dr. Gouvêa o “Paladino da modernidade”	156
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	160
FONTES OFICIAIS.....	164
REFERÊNCIAS	165

INTRODUÇÃO

A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê.

Arthur Schopenhauer

Como bem afirma Resende (1997, p.13) é “na escolha do tema [que] o historiador define o ponto de partida, começa a traçar sua trajetória”. O tema ferrovia sempre me foi atrativo. Eu tive uma convivência muito próxima, quando criança, com o trem como meio de transporte¹. Quando de minha passagem pelo mestrado em História, na Universidade Federal de Pernambuco, esse foi o tema escolhido para minha dissertação. Era voltado mais para a história econômica, o que era comum nos anos oitenta do século passado. Não fui adiante, pois, naquele momento, fiz outras escolhas na minha vida. Mas nunca perdi o desejo de terminar aquilo que havia começado. Agora, com novas preocupações, ele voltou à tona.

A nascente economia industrial capitalista chega ao início do século XIX com um grande dilema: como expandir, substancialmente, a oferta de mercadorias com uma estrutura de transportes com a quase mesma capacidade de carga e velocidade de séculos passados? A resposta a esta pergunta resultou no aparecimento do mais revolucionário meio de transporte terrestre da era moderna: o ferroviário. Podemos afirmar, então, que os caminhos de ferro foram fruto da expansão industrial europeia, já que, “[...] a Revolução Industrial potencializou a modernização dos meios de transportes [...]” (BORGES, 2011, p.27). Esse sistema de transporte representou para a economia industrial, em razão de seus impactos econômicos, naquele momento, e em função de seu alcance e dimensão, de sua “surprema realização”, como já foi dito.

A necessidade de meios de transportes mais eficientes para fazer frente à rápida expansão industrial coincide na Inglaterra, em determinado momento, com um período em que havia um enorme estoque de capital que tinha dificuldade em encontrar, na ótica dos capitalistas, aplicação que lhes proporcionassem uma rentabilidade mais vantajosa. Hobsbawm assegura que esse dinheiro “[...] estava pronto para ser investido na Grã-Bretanha, onde o retorno era garantido. A rigor, ele tomou o caminho das estradas de ferro por falta de qualquer coisa que tivesse a mesma capacidade de absorver capital, e transformou uma valiosa inovação

¹ Gilberto Freyre em “*Ingleses no Brasil*” (2000, p.62) coloca que “[...] a locomotiva veio a empolgar, no Brasil, a imaginação dos meninos e da gente do povo, mais do que qualquer outra máquina [...]”.

nos transportes num importante programa nacional de investimento do capital.” (HOBSBAWM, 1978, p.105).

Assim, a Inglaterra já possuía em 1848 “algo parecido a uma rede ferroviária.” (Id, 1996, p.72). Mesmo na Europa e na América do Norte nenhum país já havia chegado perto de completar a sua rede. Na França, o segundo país mais desenvolvido da Europa, este programa – a construção de uma rede – sequer havia começado nessa época. Fora dessas áreas, poucos países possuíam alguns quilômetros de ferrovias.

Esse meio de transporte revolucionário parecia “estar várias gerações à frente da economia, e na verdade estrada de ferro tornou-se uma espécie de sinônimo de ultramodernidade na década de 1840.” (Id, 1978, p.103). Ele empreendeu “[...] uma transformação revolucionária [...]” na medida em que afetará, de forma mais profunda, a convivência das pessoas.

[...] a vida do cidadão comum, mesmo dos que viviam fora das áreas relativamente pequenas onde se localizavam as fábricas. Essa transformação foi alcança-lo em algumas das áreas mais remotas do interior e nos centros das grandes cidades. Ela alterou a velocidade do movimento – na verdade, da vida humana – pois que, de algumas milhas por hora passou a ser medida em dezenas de milhas horárias [...]. (Id, 1978, p.102).

No Brasil a construção de estradas de ferro só começará a deslanchar na segunda metade do século XIX, a partir do surgimento de uma conjuntura interna e externa favorável. Internamente, um quadro econômico mais animador e a paulatina consolidação do Estado Nacional 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., e o mais importante, a garantia de juros sobre o capital investido. Na prática se adota no Brasil um capitalismo às avessas, ou seja, sem risco nenhum para o investidor.

No entanto, a implantação mais intensa das estradas de ferro só se deu a partir dos anos setenta do século XIX, e é sintomático que essa expansão mais sistemática tenha se dado justamente no mesmo período em que começa a primeira Grande Depressão² da história do capitalismo e que afetará, mais profundamente, as principais economias do mundo.

² O setor ferroviário era tão importante para as economias dos países capitalistas centrais que a diminuição naquele ritmo frenético de construção de estradas de ferro, antes do início dessa crise em 1873, fez um historiador, como Hobsbawm bem coloca, a explicar a Grande Depressão como “aquilo que aconteceu quando se acabou de construir as Estradas de Ferro.” (1978, p.120). A diminuição acentuada das atividades econômicas nessas economias levou a uma redução profunda do nível de lucratividade dos capitais aí aplicados, o que induziu naturalmente a que esses buscassem em áreas mais periféricas rendimentos bem superiores aos que essas economias mais desenvolvidas eram capazes de oferecer, naquele momento. No caso da Inglaterra, por exemplo, essa lucratividade no setor ferroviário chegou a atingir 4% ao ano, o que era considerado uma rentabilidade e tanto, contudo, esse modelo

É dentro desse quadro, de que a estrada de ferro era “sinônimo de ultramodernidade” e de disseminadora do progresso e da civilização, que as ferrovias chegam ao Brasil e, em particular, ao Ceará. É exemplar, para demonstrar como comumente se via, naquele momento, as ferrovias, um texto escrito no último quartel do século XIX, por Liberato de Castro Carreira (1889). Nesse trabalho, ele traduz o espírito da época quando afirma 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). Este era o pensamento corrente na época. Dizia que era preciso modernizar o país. Mas como fazer com que as pessoas vissem materializada essa modernização no Brasil? Somente através da edificação de obras ditas modernas como, por exemplo, a construção de ferrovias.

Observamos, no entanto, que esse meio de transporte – que era visto como moderno e revolucionário – chega à década de trinta, do século passado, a ensaiar seus primeiros passos de sua longa e agudizante decadência³. A constatação desse fato nos levou a formulação de um problema: Por que esse meio de transporte, decantado anteriormente como tão revolucionário, chega aos anos de 1930 em pleno início de decadência? Para nós, a hipótese mais plausível para responder ao problema aqui posto é a de que a forma como no Brasil as ferrovias foram construídas levando em conta, de um modo geral, apenas interesses político-particulares e quase não se observando nenhuma consideração técnico-econômica, teria levado a essa situação, já que a cultura patrimonialista foi dominante em toda formação histórica do Estado brasileiro o que, naturalmente, fez florescer como características marcantes a ineficiência e a irracionalidade no que diz respeito à aplicação dos recursos públicos, é o que se constata, por exemplo, na implantação das ferrovias no Brasil.

Apesar dessa irracionalidade técnico-econômica na malha ferroviária ser uma constatação óbvia, todavia não se pode negar que as estradas de ferro, mesmo assim, deram sua contribuição ao crescimento econômico do país. É também comumente observável que a chegada dos trilhos em algumas localidades exerceu um papel impactante em suas transformações econômicas e culturais. Com a chegada do trem, muda nessas localidades o

esgotou-se, saturou-se, daí a busca por investimentos na periferia rendeu o dobro disso. É com a chegada desses capitais que boa parte das ferrovias brasileiras, na segunda metade do século XIX, são construídas.

³ Se levarmos em consideração o programa ferroviário inglês, que em 20 anos – 1830 a 1850 – já havia completado a sua rede e em seguida entra em processo de esgotamento, o programa brasileiro é emblemático. Ele já começa tardiamente, se comparado a outros países, e muito antes de completar sua rede o modelo se esgotou e entrou em decadência. Observa-se então que, basicamente em mais de meio século, o Brasil não concretizou a construção de sua rede e antes mesmo de concluí-la já entra em decadência. Assim, o Brasil não pôde saborear plenamente os frutos proporcionados por uma boa malha ferroviária.

padrão de velocidade a que secularmente essas comunidades estavam acostumadas. Se mudar o ritmo, mudam as sensibilidades e mentalidades. Mudam também o quadro econômico e o perfil urbano do município. É o que buscamos constatar com o estudo da chegada do trem em um município da região sul cearense - Iguatu.

Aqui neste trabalho, o que buscamos saber e esclarecer é como um meio de transporte que foi tão importante para o Brasil sofreu um verdadeiro desmanche. Parte da explicação, encontramos no livro do Professor Gervácio B. Aranha, *Trem e Imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880-1925)*. Nele, o autor demonstra que a implantação das ferrovias no Norte e, posteriormente, no Nordeste açucareiro foi permeada de interesses político-particulares que não levaram em consideração qualquer racionalidade técnico-econômica. A consequência disso para o país foi que o Brasil pagou, e continua pagando, um preço muito alto.

O trabalho do Professor Gervácio, no entanto, teve mais como delimitação espacial de estudo o Norte/Nordeste açucareiro, tocando de raspão, por exemplo, o Ceará, que é o objeto de estudo de nosso trabalho. Interessa-nos saber, portanto, neste trabalho, se as práticas políticas das elites do Norte/Nordeste açucareiro, no que diz respeito à implantação das ferrovias, se repetiram em outra região mais voltada, naquela época, para a pecuária e algodão, e quais outras peculiaridades das tramas políticas as elites do Ceará desenvolveram. Foi a partir da necessidade de realizar essa verificação que entendemos que o trabalho se justifica, já que não encontramos, até o momento, nenhum texto que aborde o tema com relação ao Ceará, nessa perspectiva.

Conhecer a maneira como as ferrovias, em geral, foram construídas no Brasil e, particularmente, no Ceará e as suas consequências nefastas para o país é importante no planejamento e na execução de qualquer política de transporte mais ampla, já que se diz que “quem conhece os erros do passado tende a não repeti-los”⁴. Aqui está a relevância social deste trabalho. Entendemos que a sua importância acadêmica se justifica pela ausência de trabalhos que abordem o tema, para o Ceará, na dimensão aqui proposta. Assim, a temática não só se

⁴ March Bloch (2001, p. 60-68) foi quem pensou melhor essa relação passado/presente. Para ele, todo historiador, antes de recorrer ao passado, tem a obrigação de olhar seu próprio presente, ou seja, tentar captar os seus anseios, as suas angústias, as carências, as suas necessidades, as faltas que existem, etc. Só depois de captar o sentimento, o modo de estar daquela realidade, é que é colocada na ordem do dia a necessidade de se relacionar com o passado, já que passado e presente estão umbilicalmente ligados. Agora, uma vez o historiador indo ao passado, esse passado não será o mesmo, dado que ele ganha resignificado na relação com seu futuro, que é o presente, mas também tampouco o teu presente será o mesmo. Assim se conhece mais sobre esse passado e mais se percebe o que é que ele tem a nos oferecer para o presente. Para Bloch (2001, p. 65), “A incompreensão do presente nasce fatalmente da ignorância do passado. Mas talvez não seja menos vão esgotar-se em compreender o passado se nada se sabe do presente.”

mostrou relevante para mim, mas presumo que seja também para o leitor interessado no tema. É o que me moveu a concluir esta dissertação.

Neste trabalho, analisamos não só as tramas e as articulações políticas utilizadas pelos representantes do Ceará no Parlamento e junto ao Governo Central para conseguir extrair recursos para obras, em especial, suas ferrovias, como buscamos verificar também a maneira como consegue 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. Analisamos também a maneira como a elite política do Ceará utilizava o “Discurso da seca”, como instrumento de sensibilização junto ao parlamento nacional e ao governo central para conseguir mais verbas para essa Província/Estado. Verificamos que com a seca de 1887-1889 a elite cearense entendeu desde cedo que o “Discurso da seca”, ou seja, a construção de um quadro de miséria, horror, mortes, convulsão social, etc., trazidos, segundo esses segmentos dominantes da região, pela seca, seria um instrumento muito mais eficaz do que o usado anteriormente, que era o de um Norte discriminado na partilha do “bolo” do orçamento do governo central. Outro aspecto objeto de examinação foi o de averiguar os impactos econômicos e culturais da chegada do trem de ferro em um município do interior do Ceará, neste caso, Iguatu. Nesse ponto as fontes nos levaram a afirmar que em Iguatu o crescimento econômico do município, induzido principalmente pela expansão da cotonicultura, pós-chegada das ferrovias, vai implicar em mudanças substanciais em seu quadro urbano.

A opção por este marco temporal, 1870-1930, fez-se em função de que esse é o período mais marcante da construção das ferrovias no Ceará. O marco inicial foi escolhido porque surgem, no início dos anos setenta, do século XIX, as primeiras iniciativas mais concretas para a criação da Estrada de Ferro de Baturité, a primeira a ser construída nessa Província. A escolha do marco temporal final, 1930, se deu porque é a partir, mais ou menos desse período, que as maiores preocupações do Governo Federal são voltadas mais para o transporte rodoviário já que, como dizia Washington Luís, “governar é abrir estradas”. A partir daí, o transporte ferroviário inicia sua longa e dramática trajetória de decadência.⁵

⁵ Ao chegar à década de 1930, afloram sinais evidentes do início da decadência das ferrovias brasileiras. A partir daí, poucos são os quilômetros de ferrovias acrescentadas a malha ferroviária já existente. Nesse mesmo período, o governo federal emite sinais mais claros de sua opção pelo rodoviarismo. Getúlio Vargas, ancorado em um ideal nacionalista, propalava a necessidade de constituição efetiva de um mercado nacional, mas para que isso fosse concretizado era premente a necessidade de meios de transporte mais eficientes. As ferrovias já são vistas como caras e ineficientes. Alia-se a isso, nesse momento, o fato das empresas ferroviárias viverem em constantes crises financeiras e que terminavam impactando as contas do governo. Esses fatos empurram o país a fazer a opção pelo rodoviarismo. Anos depois, o Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) prometendo realizar “cinquenta anos em cinco” tinha pressa em fazer crescer a indústria nacional. Porém para que isso fosse alcançado era necessário a expansão de alguns setores da indústria como, por exemplo, o automobilístico que em função do seu efeito multiplicador na cadeia produtiva do país deveria, segundo a área econômica do governo, ser contemplada com

Escolhido o tema e o seu recorte espacial e temporal, buscamos verificar a viabilidade do mesmo. Com base na produção bibliográfica e documental já conhecida e sugerida ficou evidente que seríamos capazes de dar resposta satisfatória ao problema levantado pelo projeto, no prazo adequado.

“Nenhum trabalho científico ou acadêmico de qualquer área do conhecimento inicia-se a partir do nada.” (BARROS, 2012, p.54). Com base nesse entendimento, buscamos levantar uma bibliografia, a mais vasta possível, a respeito da implantação e expansão das ferrovias no Ceará. Inicialmente, três obras se destacaram. Elas, hoje, são consideradas obras de referência para quem quer adentrar nesse tema. A primeira, de autoria de Octavio Memória, “*Origem da Viação Férrea Cearense*”, publicada em 1923, tenta descrever a implantação e expansão da Estrada de Ferro de Baturité e da Estrada de Ferro de Sobral. A sua importância se limita ao fato de ter sido toda escrita com base em fontes primárias: contratos, estatutos, inaugurações, situações financeiras e técnicas, quadro de acionistas e funcionários, condições de encampação e arrendamentos, etc. Ou seja, um texto meramente informativo, mas importante por conter uma vasta documentação das ferrovias do Ceará desde seu início.

Outro livro sobre a História das Ferrovias do Ceará é o de Benedito Genésio Ferreira, “*A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930*”. Este é um texto mais bem elaborado, já que seu autor era professor da Universidade Federal do Ceará (UFC). Ele estabelece como “[...] objetivo essencial do trabalho... [o de mostrar a] parcela de participação das ferrovias cearenses na economia do estado [...]” (FERREIRA, 1989, p.24).

A última das três obras é o livro de André Frota Oliveira, “*A Estrada de Ferro de Sobral*”. A sua preocupação maior é a de detalhar de maneira minuciosa a implantação, expansão e extinção da Estrada de Ferro de Sobral.

Apesar de serem obras importantes para quem quer estudar algum tema a respeito da implantação e expansão das ferrovias no Ceará, no entanto, como observamos, nenhuma delas contempla nossa linha de abordagem. A primeira em razão de seu caráter meramente descritivo; a segunda por se preocupar, antes de tudo, em mostrar apenas o grau “[...] de participação das ferrovias cearenses na economia do estado [...]” (FERREIRA, 1989) e, finalmente, a terceira por ter como objeto central de estudo esmiuçar a implantação, expansão e decadência da Estrada de Ferro de Sobral.

inúmeros benefícios fiscais. Mas só isso não seria suficiente. Era preciso, antes de tudo, expandir a malha rodoviária do Brasil, para consolidar esse ramo industrial no país. A partir daí a opção pelo rodoviarismo se consolida de vez e o transporte ferroviário entra na UTI, inaugurando sua fase terminal.

As obras mais recentes que discorrem sobre esse tema são frutos, em sua maioria, de trabalhos de conclusão de mestrados e doutorados. Uma obra, em especial, nos chamou a atenção: a tese de doutorado do professor Camelo Filho apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP. Com o trabalho intitulado “*A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro*”, como o próprio título já sugere, ele tenta descrever alguns aspectos relacionados à implantação e consolidação das ferrovias no Nordeste. Quando o autor fala sobre as ferrovias do Ceará, ele aborda mais as razões e como se deu sua implantação e expansão, enfatizando sobremaneira, a saúde financeira, as mudanças administrativas que as empresas tiveram ao longo de sua história. Algumas vezes, o texto chega a ser detalhista e enfadonho.

Apesar de enfatizar que, de modo geral, a política de concessões funcionava como moeda política do governo central junto aos grupos políticos das províncias/estados – o toma-lá-dá-cá – e evidenciar que estas concessões eram um grande negócio para os grupos envolvidos (CAMELO FILHO, 2000, p.66), a discussão não vai muito além. Não discute o embate, as articulações e as artimanhas que se davam no Parlamento e junto ao governo central dos representantes dessas unidades para extrair benefícios. Existem outras teses e dissertações que se relacionam com o mundo das ferrovias no Ceará, mas nenhuma se aproxima da abordagem que estamos propondo.

Dois textos apresentam certa similaridade com o tema aqui proposto, em especial. São trabalhos que, inclusive, nos serviram de inspiração. O primeiro é o já clássico “*O Norte Agrário e o Império*” de Evaldo Cabral de Melo, em que o autor, no capítulo “As Províncias no Norte e os Melhoramentos Materiais”, descreve a maneira como se davam as articulações políticas no Parlamento para se conseguir extrair do governo central benefícios para as províncias e de como se edificava a política do toma-lá-dá-cá entre o governo central e os grupos dominantes encastelados nas unidades provinciais do país. No entanto, a nossa proposta de trabalho se afasta desse texto. Em primeiro lugar, porque ele não enfatiza o fato de que a forma como as ferrovias foram construídas no Norte, sem levar em consideração nenhuma racionalidade técnico-econômica, produziu uma malha ferroviária que foi extremamente prejudicial aos interesses do país. Em segundo lugar, porque ele não adentrou ao Brasil República, só se limitando a trabalhar as últimas décadas de existência do Império. Por último, e em função da própria especificidade do nosso trabalho – o Ceará como campo de estudo –, nós nos aprofundamos mais na análise da atuação de sua representação parlamentar.

O outro texto é o livro do Professor Gervácio B. Aranha, intitulado “*Trem e Imaginário na Paraíba e Região: tramas político-econômicas (1880-1925)*”. Nele, o autor já destaca que

as ferrovias construídas no Norte e, posteriormente, no Nordeste, de modo geral, não se pautavam por critérios técnico-econômicos, mas por razões político-particulares e de que essas injunções resultavam para os envolvidos, invariavelmente, em ganhos monetários. Descreve em profundidade a maneira como as bancadas parlamentares se articulavam para extrair do governo central recursos para as unidades que representavam. Narra, minuciosamente, o comportamento teatral desses parlamentares quando discursavam para seus pares. Comportamento esse que tinha como objetivo conquistar aliados para que suas reivindicações fossem atendidas, ou seja, que recursos financeiros destinados principalmente para construção de estradas de ferro chegassem às províncias/estados. No entanto, o trabalho do Professor Gervácio, mesmo que ele tenha feito algumas incursões em outras unidades da região, tem por objetivo primordial, como o próprio autor coloca, “[...] esboçar uma história do trem de ferro na Paraíba [...]” (ARANHA, 2006, p. 11). Como se observa o seu marco espacial se afasta do nosso, que é o Ceará.

Como suporte teórico para fundamentar este trabalho, recorreremos à história política. Esta, que durante o século XIX gozou de ampla aceitação, chega ao século XX profundamente desprestigiada. E o divisor de águas foi a fundação, em 1929, da Revista *Annales* e a instalação da VI Seção da *École Pratique des Hautes Études*, em 1948, na França (FERREIRA, 1992, p.265). Rémond (1999, p.16) mostra que essa nova corrente historiográfica, que começou a despontar a partir do surgimento dos *Annales* e da instalação desse centro de pesquisa, entendia que para alcançar o “fundo das coisas [ou] captar o âmago da realidade [...] considerava as estruturas duráveis mais reais e determinantes que os acidentes de conjuntura.” Os que se filiavam a essa corrente buscavam demonstrar ainda “que os comportamentos coletivos tinham mais importância para o curso da história que as iniciativas individuais.” Apontavam também de que o modo tradicional de relatar os fatos históricos “só tinha olhos para os acidentes e as circunstâncias mais superficiais.” Foi contra esse tipo de história política, até então dominante, que fez aflorar um modelo de história em que predominava demasiadamente o econômico-social. A partir daí, e muito mais em decorrência do fato do marxismo se tornar “muito influente na produção acadêmica da Europa ocidental”, fez surgir “uma prática histórica em que o político é analisado como mera decorrência do econômico”, ou seja, que em última instância “o nível econômico é colocado como determinante.” (BORGES, 1991/1992, p.12). E é justamente a partir da expansão da história econômica-social que a história política vai trilhar um período de decadência.

“Tudo levava a crer que ela não tinha mais futuro” (RÉMOND, 2003, p.21), mas eis que lentamente esse estado de ostracismo começa a mudar. E isso se deve, segundo Rémond (2003,

p.19 e 23), “as novas orientações da pesquisa histórica” e ao aumento do papel do Estado, em vista de uma nova realidade econômico-social que se instala na Europa pós Segunda Guerra Mundial. Esse é instado a fazer maiores intervenções no domínio econômico. Assim, esse maior protagonismo do Estado trouxe como consequência uma “ampliação do domínio da ação política”. Percebemos então, a partir daí, um alargamento do raio de estudo no campo da política que buscava compreender melhor, a partir do político, o todo social. Isso encorajou René Rémond a falar em “retorno do político”.

No entanto, esse retorno para Rémond (2003, p. 18) não significa o retorno de uma história política factual, subjetivista, individualista, incapaz de traduzir realmente uma nova dimensão do fazer história. Dimensão essa que implica trazer para o centro da discussão todos os atores do cenário político. Afinal de contas “o político não é uma ‘instância’ ou um ‘domínio’ entre outros da realidade. É o lugar onde se articula o social e sua representação, a matriz simbólica onde a experiência coletiva se enraíza e se reflete ao mesmo tempo.” (ROSANVALLON, 1995, p.12). Dessa forma, é impossível pensar o mundo que nos rodeia dissociado da dimensão política.

A história política a que estamos recorrendo é aquela história política renovada, revigorada e que tomou forma a partir da década de 1980. “Nesse movimento de renovação, mais que de simples recuperação, o contato com outras disciplinas, e principalmente com a ciência política desempenhou um papel central.” (FERREIRA, 1992, p.6). Foi a partir dessa conexão com outras áreas do conhecimento que a história política amplia seu raio de ação e tem como resultado a proliferação de uma infinidade de trabalhos sobre os mais diversos assuntos. Isso permitiu que o historiador, desse ramo da História, pudesse explorar novos territórios. Mas um, em especial, nos interessa nesse momento: a análise dos discursos e do comportamento político da representação cearense junto ao parlamento nacional e ao governo central, quando de suas investidas para obtenção de obras, notadamente, a construção de ferrovias para o Ceará.

Observamos, em boa parte dos discursos dos que faziam o parlamento brasileiro, no final do Império e no início da República, uma recorrência habitual em adornar suas falas, de forma até exagerada, com frases de efeitos e carregadas de citações. Entendiam que “as cousas não valem tanto pelo que dizem, como pelo modo, e theor, porque se dizem.” (GAMA, 1846 apud CARVALHO, 2000, p.135). Era nisso que para eles residia a força de sua eloquência.⁶

⁶ O gosto da elite política brasileira, no século XIX, por essa retórica carregada de adornos vem da tradição escolástica portuguesa. Essa tinha como seus centros de difusão o Colégio das Artes e a Universidade de Coimbra, onde boa parte de nossa elite política e intelectual havia frequentado (CARVALHO, 2000, p.131).

A retórica, que é a arte da persuasão⁷, passa a ser exageradamente mal utilizada. “E o problema não estava na retórica, estava na ignorância do que fosse a retórica.” (CARVALHO, 2000, p.132). Gilberto Freyre (1962, p.124) mostra que essa “supervalorização da oratória ou da eloquência ou da retórica”, adentrou também a República, pois “transbordou dos seus meios convencionais de expressão – o discurso, o sermão, o brinde – para desfigurar ou perverter outros gêneros: a poesia, o romance, o ensaio, o editorial, a carta, o ofício, o relatório, o próprio telegrama.”

Os políticos sabiam mais do que ninguém tirar um bom proveito da retórica e para isso utilizaram de todos os recursos – reais ou imaginários – para atingir os fins desejados. Para tanto, dispunham de um palco adequado – o parlamento – para exercitarem a sua arte. Eles sabiam que “a palavra é a matéria-prima da política” e que essa deveria vir acompanhada de adornos para poder deleitar os que estavam lhe ouvindo. Esses nutriam, em especial, um apego demasiado “à frase sonora, ao verbo espontâneo e abundante, à erudição ostentosa, à expressão rara”. Isso se deve, segundo Sérgio Buarque de Holanda (1963, p.70), a pouca consideração que o brasileiro dava às especulações intelectuais.

Observar as práticas políticas reinantes no parlamento nacional foi a nossa grande preocupação neste trabalho. Essas eram contaminadas por interesses político-particulares e que vão definir toda política de transporte ferroviário do Brasil. E qual será o resultado dessa nefasta política de transportes para o país? O resultado é que o Brasil herda uma malha ferroviária que é irracional sobre todos os aspectos. Tudo isso foi fruto de escolhas políticas na condução da expansão desse novo meio de transporte, que pouco levava em consideração qualquer racionalidade econômica e que trouxe para o país prejuízos imensuráveis.

Observamos, dessa forma, que o político é a instância definidora dos diversos caminhos que o país deva percorrer. Sendo assim, não é de estranhar que a análise do comportamento dos parlamentares, em função de sua importância para compreensão do jogo político que se pratica no parlamento, seja objeto de estudo da história política.

É preciso que todo historiador ao se aventurar na elaboração de qualquer trabalho histórico tenha, antes de tudo, a convicção de que, como bem esclarece Koselleck (2006, p. 186-188), “as fontes têm poder de veto”. Para Koselleck, no entanto, isso não significa que elas limitem a nossa liberdade de dizer – por exemplo, na construção textual – mas ao mesmo tempo

⁷ O Padre Antônio Vieira tem cadeira cativa no clube dos grandes oradores brasileiros. Ele buscava com sua oratória, antes de tudo, persuadir quem estava lhe ouvindo. Bosi (1992, p.125) coloca que Vieira, para adornar mais sua fala, se utilizava recorrentemente de “passagens bíblicas, fábulas, anedotas, provérbios, episódios tomados a vida de santos, tudo lhe serve, tudo lhe aproveita para dar ao argumento o esplendor do concreto” e acrescenta: “tudo são recursos de ênfase que visam à meta suprema do orador: persuadir.”

elam vetam a tentativa de dizer qualquer coisa. Em outras palavras: pode-se dizer, mas apenas aquilo que está autorizado pelas fontes. Essa exigência decorre do fato de que todo historiador tem que estar compromissado com a verdade.

Em qualquer pesquisa, o momento em que o historiador tem que confrontar o seu desejo, neste caso, uma resposta convincente ao problema proposto, com a existência das fontes, é muito importante. Muitas vezes, nossas expectativas em relação à escolha de determinadas fontes são frustrantes, já que algumas pouco nos ajudam a encontrar vestígios que possam nos auxiliar na resolução do problema levantado. Mas, o historiador deve estar preparado para buscar alternativas, haja vista que no exercício do seu ofício nem sempre ele vai se deparar com um “céu de brigadeiro”. No nosso caso, antes de fazer as melhores escolhas sobre as fontes que iríamos utilizar, tivemos que aprofundar mais o nosso conhecimento sobre o assunto aqui proposto. Dessa forma, as fontes escolhidas por nós se mostraram adequadas e suficientes para nos ajudar na resolução do problema aqui levantado.

Para fazer frente, com certa segurança, a algumas afirmações aqui levantadas, lançamos mãos de variadas fontes. Em primeiro lugar, os relatórios dos presidentes de Província do Ceará. Estes documentos são indispensáveis quando se estuda o Ceará da segunda metade do século XIX e início do século XX. Utilizamos largamente, também, os discursos dos parlamentares do Ceará no Senado e na Câmara, visto que os mesmos são importantes para que se possam conhecer as tramas e as articulações desses representantes para conseguir os recursos necessários à edificação das obras reivindicadas para que o Ceará pudesse continuar “sobrevivendo”. Enxergamos também nos debates travados no parlamento nacional o afloramento dos inúmeros interesses regionais discordantes⁸. Os jornais da mesma forma se mostram importantes como fontes para este trabalho, na medida em que eles não só nos possibilita conhecer a realidade econômica, social e política do Ceará, como alguns dos aspectos da vida cotidiana de sua população. Esses exibem, por outro lado, também as disputas, as articulações e a desavenças políticas no seio de sua elite dirigente. Costumeiramente, também, esses jornais repercutiam em suas páginas os grandes embates que se davam no parlamento. Recorremos ainda aos Relatórios do Ministério da Agricultura que contêm dados

⁸ Evaldo Cabral de Melo justificando o porquê da utilização dos Anais da Câmara e do Senado, além dos relatórios ministeriais, como fontes básicas para a elaboração de “*O Norte Agrário e o Império: 1871-1889*”, nos faz ver que o Parlamento nacional, bem ou mal, representou “a caixa de ressonância por excelência do país e o foro último onde vieram desaguar as aspirações provinciais, mesmo quando o seu papel limitou-se a endossar decisões de política econômica tomadas alhures.” (1984, p.16). E adiante, citando Martinho Campos, que para Melo “embora incorrendo em boa dose de idealização ao estabelecer a comparação entre o nosso regime monárquico-representativo e os europeus” havia dito que ‘a história dos países regidos pela nossa forma de governo não é outra senão principalmente a história dos seus parlamentos.’ (MELO, 1984, p. 16).

importantes quando se fala na implantação e expansão ferroviária em qualquer região do Brasil. Da mesma forma se mostrou necessário lançarmos mãos de alguns relatórios da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e da Rede Viação Cearense (RVC).

Na leitura que Karnal (2009, p.317) faz do livro “*Apologia da História*”, de Marc Bloch, chega a conclusão de que para o autor “o documento seria não apenas um resto, um vestígio do passado, mas um produto do passado [...]”. Dessa forma, todo historiador tem, no exercício desse ofício, a obrigação de contextualizar a fonte que chega a suas mãos. Em que circunstância aquele documento foi produzido? Quem produziu estava ligado a que interesses? Tudo isso deve ser visto e analisado pelo historiador. É preciso que o pesquisador não seja submisso à sua fonte e que não a veja como a expressão da verdade, pois “[...] antes de tudo, ser historiador exige que se desconfie das fontes, das intenções de quem a produziu, [...]” (BACELLAR, 2008, p.64). E como bem afirma Le Roy Ladurie (1997, p. 12) “todo estudo histórico deve ou deveria começar por uma crítica das fontes”.

Hoje é regra se exigir do historiador que desconfie das fontes e de uma, em especial, devemos redobrar esses cuidados: são os jornais. Esta fonte deve ser olhada e analisada com a devida prudência e desconfiança já que, invariavelmente no Ceará, na época aqui estudada, existia uma ligação umbilical da imprensa com a sua elite política. Esta imprensa representava interesses de grupos que se digladiavam na disputa pelo poder. Os jornais que foram utilizados são: “O Cearense” representava os interesses dos que militavam no partido liberal; já o “Pedro II” e o “Constituição”, os interesses dos que estavam filiados nas hostes do partido conservador. Observamos que essa fonte, quase sempre, está contaminada por interesses e influências dos que a controlam.

É preciso também que o historiador esteja atento para o fato de que o documento histórico é “[...] raramente ‘dócil’, ‘aberto’ ou ‘fácil.’” (KARNAL, 2009, p.17). Nessa perspectiva, o historiador tem que se comportar muitas vezes, como bem afirma Ginzburg (1989), como um investigador que tenta elucidar a autoria de um delito através de indícios que aparentemente não estão expostos com toda clareza. Assim sendo, é essencial que ele se apodere de um método de leitura dos documentos que o ensine a ler além de sua dimensão aparente. Observamos que muitas vezes o historiador se depara com situações em que “[...] a realidade é opaca [...]”, mas ele não pode esquecer de que por trás daquela penumbra existem “[...] sinais, indícios que permitem decifrá-la.” (GINZBURG, 1989, p.177). Assim, impõe-se ao trabalho de historiador adquirir a capacidade de perceber nas entrelinhas dos documentos aquilo que para muitos é impercebível. Em função disso, fizemos a opção pelo método indiciário como instrumento de trabalho, já que é um método que exige do historiador a capacidade de indiciar

a fonte, ou seja, fazer com que a mesma fale para além daqueles aspectos mais aparentes. Que a fonte fale para além do dito. Essa é uma exigência desse método e que a capacidade de fazer essa render é algo que associa a fonte ao trabalho do historiador na busca da verdade.

Este trabalho, que recebeu o título: Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930), foi dividido em três capítulos.

No capítulo I – Todos os caminhos devem levar a um só lugar, buscamos mostrar como Fortaleza construiu sua hegemonia no Ceará, podendo assim determinar de onde partiria e para onde iria a primeira ferrovia do Ceará.

No capítulo II – Ferrovias e secas no Ceará: suas tramas políticas, tratamos de descrever as tramas e as articulações políticas que os representantes do Ceará utilizavam para angariar recursos junto ao Governo Central e como as injunções político-particulares na construção de suas estradas de ferro foram responsáveis pelo aparecimento de uma malha ferroviária bastante irracional em todos os sentidos. Ainda analisamos a utilização do “Discurso da Seca”, por parte da elite política do Ceará, como instrumento de sensibilização junto ao parlamento nacional e ao governo central para conseguir verbas para fazer frente as suas inúmeras necessidades, notadamente, para a construção de suas ferrovias.

No capítulo III – Ferrovias em Iguatu: seus impactos econômicos e culturais, buscamos demonstrar que efetivamente após a chegada das ferrovias nesse município do sul cearense a cidade toma um novo rumo. Essas promoveram substanciais impactos econômicos e culturais.

CAPÍTULO I - TODOS OS CAMINHOS DEVEM LEVAR A UM SÓ LUGAR: FORTALEZA

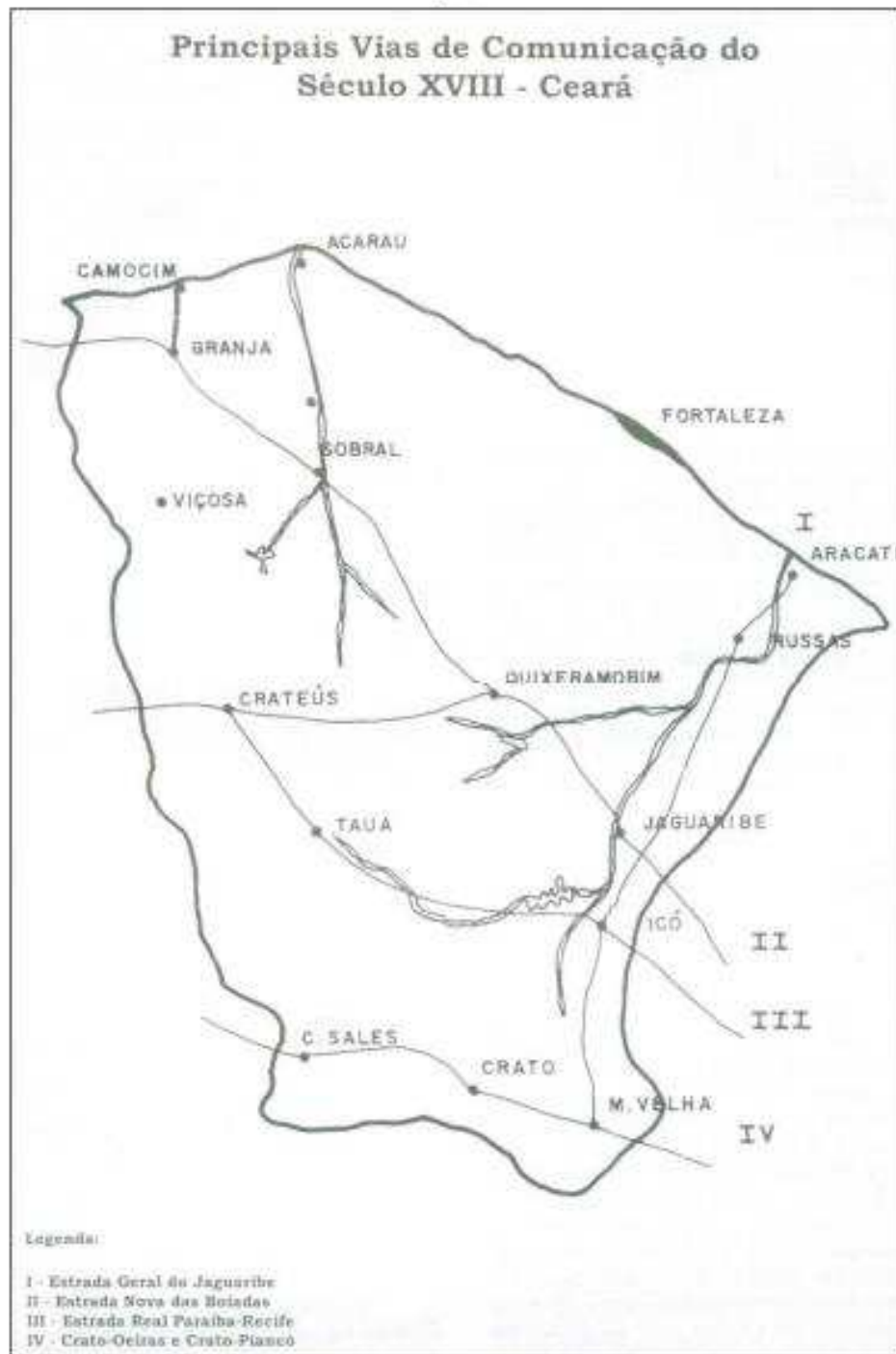
[...] Nada influi mais sobre os destinos das cidades
do que a história dos caminhos.
(FEBVRE, 1922 apud AZEVEDO, 1950, p.93).

1.1 A Construção da Hegemonia de Fortaleza

Foi tardia a consolidação de Fortaleza como núcleo urbano de importância econômica, cultural e política significativa. 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.

Inicialmente, essa pouca importância econômica, política e cultural de Fortaleza deve-se ao fato de que a primeira grande atividade produtiva do Ceará, a pecuária, havia se desenvolvido mais para o interior da Província, o que deixava essa atividade fora do raio de ação da capital e porque, também, não passava por essa localidade nenhuma das grandes vias de comunicação que ligavam a Província aos principais centros consumidores da pecuária cearense (Mapa 01). Studart Filho (1960, p.149) mostra que o fato de 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.” Em vista disso, ficava esse núcleo quase que excluído, como polo de intermediação da mais importante atividade econômica do Ceará naquela época.

Mapa 01 – Principais vias de comunicação do século XVIII – Ceará



Fonte: Pinheiro (1999).

No final do século XVIII e início do século XIX mudanças na "vida econômica e administrativa do Ceará" provocadas "pelo desenvolvimento da agricultura e o rompimento da antiga vinculação a Pernambuco" vão 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, 1991, p. 50).

O aumento da necessidade da indústria têxtil inglesa, por mais algodão, refletiu no Ceará e levou a expansão dessa atividade econômica à região. Segundo Lemenhe (1991, p.50), nesse período se deu, também, a desvinculação do Ceará, antes integrada a Pernambuco, o que significou o direito da Província comercializar diretamente com Portugal. A separação representou uma diminuição da influência da Praça do Recife sobre o conjunto das transações comerciais que se realizavam no Ceará, o que veio a prejudicar, principalmente, os "comerciantes e produtores estabelecidos em Aracati, ou a eles vinculados."

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. Isso possibilitou, a esse núcleo urbano, mais "poder de fogo" e ensejou uma disputa mais intensa por um maior controle na comercialização do algodão, que tinha como pano de fundo uma concorrência acirrada entre os comerciantes de Aracati – que recebiam o apoio explícito da Praça do Recife, preocupados, cada vez mais com o avanço de Fortaleza sobre áreas, até então colocadas como de exclusiva influência da capital Pernambucana.

Com a desvinculação administrativa do Ceará em relação a Pernambuco e com o direito, também, de poder efetivar transações comerciais diretas com Portugal, Fortaleza teve que ir implementando, paulatinamente, a instalação de uma série de equipamentos e serviços que vão lhe capacitar, cada vez mais, ao atendimento de suas novas funções.

Observamos, dessa forma, que o incremento da agricultura para exportação, bem como a desvinculação administrativa do Ceará são fatores que levaram Fortaleza a ir, lentamente, construindo sua supremacia. Mas, para Lemenhe (1991, p.88), foram mudanças, principalmente, "no quadro político-institucional do império, que tenderam a privilegiar as capitais,⁹ como núcleos principais na captação dos excedentes da província, as custas da contenção dos demais" que devemos considerar como as razões maiores que levaram, por exemplo, ao "início da quebra da hegemonia de Aracati."

Constatamos que o fortalecimento da capital da Província, a partir dessas novas mudanças citadas, vai carrear para Fortaleza um conjunto de obras que definirá, no futuro, a supremacia incontestável desse núcleo sobre os demais do Ceará, em especial, sobre Aracati.

⁹ O privilegiamento das capitais era uma tentativa do governo central em fazer chegar a todo território nacional, de maneira mais efetiva, a presença do Estado Imperial, já que como bem afirma José Murilo de Carvalho (2011, p.418): "A burocracia do estado era macrocefálica: tinha cabeça grande mas braços curtos."

Entre as primeiras preocupações do governo provincial estava a de dotar o Ceará de um conjunto de estradas de rodagem que pudesse atender, minimamente, as necessidades básicas de locomoção da produção e da população.

Desde o início da colonização já existia, por parte da Coroa portuguesa, uma preocupação com os caminhos para o interior da colônia. Já no regimento de dezembro de 1548, o governo português “recomendava ao Governador Geral Tomé de Sousa que descobrisse o mais que pudesse ‘pelo Sertão a dentro’ e que enviasse homens bem providos do necessário pelos rios ‘Peraçun’ e ‘Sam Francisco’ e que fossem feitos assentos, demarcações, etc., de tudo e dos ‘caminhos que fizeram’”. Nos alvarás de doação de terras, o Rei exigia sempre que os beneficiados ficassem obrigados a “‘dar caminhos’ e ‘serventias para fontes, pontes, viveiros e pedreiras.” (ALMEIDA, 1982, p.29).

Apesar de se verificar alguma preocupação da Coroa “com a melhoria das comunicações no Brasil, o que subsiste, na realidade, é a precariedade geral desses meios”. Quase todos os autores que se reportam a esse assunto, na primeira metade do século XIX, falam das más condições das mesmas. Os meios de transporte eram precários em todo o país. “O carro de boi e as tropas de burros eram, praticamente, os únicos meios usado para a condução de mercadorias por via terrestre. [...] As coisas chamadas caminhos, por onde os produtos deixam as fazendas, são absolutamente intransitáveis a qualquer veículo provido de rodas.” (GRAHAM, 1973, p. 22).

O Ceará não foge à regra, pois utilizava mais o transporte de tropas e de carros de boi para carregar as poucas mercadorias do litoral ao interior e vice-versa. Assim, suas dificuldades com o sistema de comunicação se revelam maiores do que as de outras áreas do país, em vista das constantes estiagens que grassam suas terras, tornando o transporte mais precário e custoso.¹⁰ Esses problemas aconteciam não só quando a seca se alastrava sobre todo o Ceará, mas também em tempo chuvoso. Quando as chuvas eram mais intensas, praticamente se interrompiam as comunicações na Província, já que, em boa parte, as estradas ali existentes eram construídas com técnicas rudimentares e, naturalmente, não suportavam quadras invernosas mais abundantes.

¹⁰ Quando se deflagrava uma seca, os animais que puxavam as carroças ou levavam no lombo as mercadorias eram dizimados em sua maioria. Isso levava a uma interrupção das comunicações entre o Sertão e o Litoral, já que por essa época o Ceará não era dotado nem de boas estradas de rodagem e muito menos de ferrovias (SUDENE, 1981, p.31). Raimundo Girão (1947, p.313) chega a assegurar que em determinadas localidades teve situação em que não ficou de pé “uma única rês, e as comunicações para o interior foram impossibilitadas pela falta absoluta de animais que estivesse em estado de suportar a viagem.”

Essas dificuldades e a necessidade de caminhos melhores são constantemente lembradas nos Relatórios dos Presidentes de Província do Ceará. O presidente Antonio Marcelino Nunes Gonçalves, no relatório de Presidente de Província em 1 de julho de 1860 (p.22), fazendo um balanço das diversas estradas de rodagem da Província, observa que todas estão em estado deplorável. Sobre a estrada de Soure, ele afirma que mandou “ultimamente reparar alguns estragos, produzidos pelas chuvas [...]” e que mesmo assim o engenheiro informa “que o estado da estrada geral é máo, achando-se mesmo quasi intransitável em muitos lugares.” Na avaliação que faz da estrada do Mundahu, ele verifica, também, que seu estado não é bom, e que os agricultores “por falta de outra via de comunicação” são “constrangidos á remetter para esta capital os seus produtos por um péssimo caminho, inaccesivel ao transito dos carros e em um uma extensão de 30 léguas [...]”¹¹

Lamenta, ainda, que os agricultores em função da demora do transporte e do frete caro sofrem constantemente com prejuízos. Em seguida, fazendo uma avaliação dos dois principais ramos da economia da Província – agricultura e comércio – não se esquece de enfatizar que entre os fatores que atrasam esses setores estão “o deplorável estado das denominadas estradas e as exorbitantes despesas de transporte.” (Relatório de Presidente de Província 1 de julho de 1860, p.22).

No Relatório de Presidente de Província de 1 de Julho 1861 (p.21), o presidente Manoel Antônio Duarte de Azevedo traz à tona o mesmo problema ao enfatizar que “a falta de vias perfeitas de comunicações, de instituições de crédito territorial, e da educação profissional tem retardado nesta, como em todas as mais províncias do império, os progressos que se devem esperar da indústria agrícola, que é fonte principal da riqueza pública no paiz.” Em seguida, ele não se esquece de mencionar que “o alto preço dos transportes é ainda a causa imediata de não chegarem às praças do litoral grande somma de gêneros que consome-se no lugar do fabrico e reduzem-se proporcionalmente à extensão do mercado.” No relatório de 20 de outubro de 1872 (p.42), o Presidente João Wilkens de Mattos, após afirmar que “as indústrias não prosperam pela auzencia de meios fáceis rápidos e baratos de transporte”, mostra em um quadro o preço do frete do “assucar”, café, algodão e couros (Quadro 01), de acordo com a distância percorrida, para em seguida provar que, dependendo da distância, trazer alguns produtos do interior para a capital se torna inviável para o agricultor.

É o que vem demonstrar com relação ao açúcar. O cultivo deste produto em uma zona superior a 250 km de distância da capital se torna inviável para o produtor. Desta forma,

¹¹ Este trabalho respeitará a grafia original de suas fontes.

segundo o Senhor Presidente, a Província tem diminuído enormemente sua capacidade de produção, o que tem trazido, naturalmente, enormes prejuízos às finanças da mesma.

Quadro 01 – Distância dos centros produtores até a capital e os respectivos preços de fretes por produto

Lugares	Distâncias/kilom.	Assucar	Café	Algodão	Couros
Maranguape	20	250 rs.	250 rs.	250 rs.	250 rs.
Pacatuba	25	320	320	320	320
Acarape	50	500	500	500	500
Baturité	75	750	750	750	750
Queixeramobim	250	1\$500	1\$500	1\$500	1\$500
Bôa-Viagem	250	\$	\$	\$	\$
Maria Pereira	350	1\$800	1\$800	1\$800	1\$800
Inhamum	400	2\$000	2\$000	2\$000	2\$000
S. Matheus	400	2\$200	2\$200	2\$200	2\$200
Telha	425	2\$500	2\$500	2\$500	2\$500
S. Miguel	350	2\$500	2\$500	2\$500	2\$500
Icó	400	3\$000	3\$000	3\$000	3\$000
Lavras	450	3\$000	3\$000	3\$000	3\$000
Venda	475	3\$000	3\$000	3\$000	3\$000
Porteiras	500				
Missão-Velha	580	3\$500	3\$500	3\$500	3\$500
Milagres	500				
Jardim	550				
Crato	550	3\$500	3\$500	3\$500	3\$500

Fonte: Relatório do Presidente de Província de 20 de Outubro de 1872, p.42.

É evidente que, mesmo com essa precariedade em seu sistema de transportes, o Ceará era um respeitável produtor de alguns bens, entretanto, essa produção era, muitas vezes, dependente do humor dos preços desses produtos no mercado nacional e internacional. Se esses preços fossem muito baixos a produção de alguns desses produtos agrícolas poderia ser consideravelmente diminuída em áreas mais distantes do litoral. É o que observamos, nesse momento, com o açúcar, por exemplo. Com outros produtos, constatamos que o frete absorve boa parte da lucratividade do produtor. O custo desse frete corresponde a quase 30% do valor

total do preço que o proprietário consegue vender o café, por exemplo, a 20% no algodão e a, aproximadamente, 18% para o couro (Quadro 02). E isso para áreas que estavam a 250 quilômetros do litoral. Para as regiões mais distantes, o preço do frete seria bem maior. Ora, se o sistema de transportes do Ceará fosse mais eficiente e barato haveria, naturalmente, uma expansão da área agrícola da Província, já que mais produtores seriam levados a alargar suas lavouras, tendo em vista que fretes mais baratos significariam custos menores e, naturalmente, lucros maiores.

Quadro 02 – Preço dos produtos na praça de Fortaleza e seus respectivos custos de produção e frete

	ASSUCAR	CAFÉ	ALGODÃO	COUROS
	Arrobas	Arrobas	Arrobas	Arrobas
Preços da praça	1\$800	6\$000	8\$000	8\$500
Frete e outras despesas	<u>1\$700</u>	<u>1\$700</u>	<u>1\$700</u>	<u>1\$500</u>
Líquido em favor do produtor	\$100	4\$300	6\$300	7\$000

Fonte: Relatório do Presidente de Província de 20 de Outubro de 1872, p.42.

Vale salientar que a forma como estavam dispostos os antigos caminhos – com a formação de núcleos no interior que, por sua vez, se ligavam a pontos no litoral e que esses se articulavam com praças de outras províncias – mostra um modelo descentralizado de articulação econômica, o que é prejudicial aos interesses do Ceará, especialmente, de Fortaleza.

Em vista do que foi mostrado acima, observamos que a elite política e econômica do Ceará e, em particular, de Fortaleza percebeu, desde cedo, que a edificação e consolidação de sua hegemonia só se dariam se fosse construído um conjunto de vias de comunicação ligando o interior à capital e que a tornasse, cada vez mais, o principal centro de intermediação econômica do Ceará. Para isso, envidaram esforços para alcançar esse objetivo.

É exemplar o Relatório de Presidente de Província, de 01 de agosto de 1836 (p.03), em que o presidente Martiniano d'Alencar faz um balanço de sua gestão. Já naquela época se constata qual é o interesse do governo em construir uma estrada carroçável ligando Fortaleza

ao rico município do Icó. Após relatar que as obras estão em andamento e que até o final do ano ela estaria pronta, termina declarando que essa estrada “[...] de certo chamará à capital o commercio da interessante vila do Icó”. 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.

Entretanto, para que Fortaleza conseguisse alcançar a sua hegemonia era preciso muito mais. Era necessário estender todos os seus “tentáculos” sobre a Província como um todo. A leitura do relatório de 01 de agosto de 1837 (p. 03) em que o Senhor Presidente Martiniano d'Alencar, ao fazer um balanço das necessidades da Província, nos aproxima dessa ideia quando ele assevera que “cabe aqui diser-vos, Srs., que sendo huma de nossas primeiras necessidades a abertura de nossas estradas para fasermos chegar à capital os recursos e produtos de todas as partes da província [...]”.

A região de Baturité era, em função do seu potencial econômico e proximidade da capital, a área no Ceará que demandava maior preocupação das forças políticas e econômicas da Província no que diz respeito à necessidade de melhorar a estrada que ligava a capital a essa rica região. A sua melhoria era colocada como uma necessidade premente, para o engrandecimento da Província. Foi assim que essas forças dominantes fizeram, inclusive, gestões junto ao governo central para conseguir recursos para o melhoramento das vias mais transitáveis.

É o que reivindica o senador Pompeu em sua fala, de 06 de agosto de 1866 (p.31), no Senado do Império. Ele lamenta assim se expressando: “[...] ha uns poucos annos que a provincia do Ceará pede um auxilio para a conclusão da estrada de Baturité, auxilio que já em 1864 o então Ministro da Agricultura tinha se comprometido a dar” e que, até o momento, esse pleito do Ceará não foi atendido. Para ele, o que o Ceará pede não é muito: “cem contos de réis bastavão, não digo para tornar a estrada excellente, mas torna-la sofrível [...]”. Em seguida, o senador faz saber qual é o grande objetivo em se melhorar essa via: é o de “chamar a capital do Ceará a immensa produção daquela serra e dará por consequencia grande vantagem ao estado [...]”.

Essa necessidade de se melhorar as estradas do Ceará era constantemente objeto de reclamação na imprensa da Província. O jornal “O Cearense” em sua edição de 21 de Maio de 1871, em sua primeira página, lembra que “a abertura e melhoramento de estradas é objeto de máxima importância, porque ninguém desconhece que de uma boa viação depende a prosperidade da Província [...]”.

Apesar de Fortaleza ter avançado no que diz respeito à instalação de uma infraestrutura básica, ela ainda chega ao início da segunda metade do século XIX com deficiências tremendas em equipamentos, compatível com sua posição de capital de Província, a ponto de Thomaz Pompeo de Sousa Brasil (1926, p. 439) afirmar que “a praça de Fortaleza, mal aparelhada, salva para exportações das serras próximas e de Baturité, era antes política do que comercial. A carência de estradas trafegáveis impunha penosos e custosos transportes em costas de animais.”

Se Fortaleza chega ao nascer da segunda metade do século XIX ainda com carências importantes em termos de infraestrutura, esse período é, também, definidor para consolidação de sua hegemonia. Em primeiro lugar, porque o governo imperial reforça sua política centralizadora do Estado com o contínuo privilegiamento das capitais de províncias, em detrimento dos demais núcleos urbanos¹² e, em segundo lugar, porque no início da década de sessenta se deu o *boom* algodoeiro no Ceará, em decorrência da interrupção do fornecimento norte-americano, por causa da guerra da secessão.

Essa explosão da atividade algodoeira insere o Ceará, de forma mais efetiva, nas correntes internacionais de comércio e reforça, ainda mais, o papel de Fortaleza como principal polo de intermediação da Província. O aprofundamento dessa função deve-se, em boa parte, à construção de um conjunto de vias de comunicações que levava parte significativa da produção do interior para a capital e ao melhoramento do seu porto.

O porto de Fortaleza sempre esteve na ordem do dia das preocupações do governo provincial. Nas várias mensagens em que os presidentes de Província se dirigiam à assembleia provincial, eles evocavam a necessidade de melhorá-lo, pois sabiam que a consolidação de Fortaleza, como principal polo de intermediação do Ceará, só se completaria com a realização de várias obras de modernização desse ancoradouro. No Relatório de Presidente de Província, de 1 de outubro de 1864 (p. 53), o Presidente Lafayette Rodrigues Pereira, após mostrar os números das exportações “para dentro e fora do império” pelo porto de Fortaleza e de relacionar as diversas praças no Brasil e no exterior que comercializam com a Província, lamenta o rumo que as importações e exportações poderiam ter se “muito mais considerável [...] outras fossem as condições do porto da capital.” Em seguida, finaliza afirmando que “dar a esta capital um bom porto é o primeiro passo para alargar as nossas relações mercantis com o estrangeiro.”

¹² É emblemático o episódio do fechamento da alfândega de Aracati, em 11 de novembro de 1851, por parte do governo imperial, que levado por pressão de interesses de Fortaleza, teve que tomar essa medida, “[...] a pretexto de combate ao contrabando e malgrado o fato de a sua arrecadação ser superior a de várias capitais de província como Natal, Paraíba, Maceió e Vitória.” (MELO, 1984, p. 227).

Em 01 de setembro de 1870 (p.19), em relatório apresentado à assembleia provincial, o presidente da Província evidencia que “o melhoramento do porto desta capital é uma inspiração da província, como primeira necessidade para o seu progresso e desenvolvimento de sua riqueza.” Já no Relatório de Presidente de Província, de 04 de julho de 1871 (A1- 13), o Presidente Calasans Rodrigues após afirmar que “o melhoramento do porto continua a ser considerado com razão uma das mais ardentes aspirações do Ceará”, em seguida, anuncia com alegria que “o governo imperial tem correspondido a nossa expectativa promovendo quanto em si tem cabido para dotar a província com esse notável benefício.”

As forças políticas e econômicas da Província tinham consciência de que o Ceará não só precisava de bons caminhos, mas também de um bom porto na capital. E para que isso fosse concretizado não se cansavam de bradar no parlamento do Senado. O senador Pompeu foi incansável na sua luta pela melhoria desse porto. Nas sessões do Senado, de 22 de agosto de 1864, 06 de junho de 1866, 21 de junho de 1871 e 26 de agosto de 1873, entre outras, encontram-se os discursos, em defesa constante, do senador pela melhoria do porto de Fortaleza. A sua participação na sessão do Senado, do dia 21 de junho de 1871 (p.169-171), é marcante. Nesse dia, estava em discussão um crédito de 35000:000\$ (trinta e cinco mil contos de réis) para o prolongamento da estrada de ferro D. Pedro II. Em sua fala, já começa criticando o fato de sua Província e outras serem “esquecidas, ou antes, excluídas do laudo banquete do orçamento” e, em seguida, lamenta que “nem ao menos o melhoramento do porto de minha província tem merecido atenção do estado”. Continua a sua fala perguntando ao presidente da sessão: “E desde quando o Ceará, Sr. presidente, aspira ao melhoramento do seu porto? Desde o governo colonial [...]” E que depois de diversos estudos, segundo Pompeu, esse porto “não tem passado destes estudos.” Em seguida, cita que dois engenheiros, o Sr. major Pimenta Bueno e o Sr. Zozimo Barroso, apresentaram um projeto “e pediram ao governo o privilégio de incorporar uma companhia para fazer os melhoramentos que o porto exige, mediante a garantia de juros do capital que se empregasse nesta empresa.” Mas, no entanto, o governo não atendeu ainda, o pedido desses engenheiros. E ele indaga ao plenário:

porque razão o governo que despense tantos milhares de contos com outras províncias, não concede ao Ceará oitocentos ou mil contos para fazer por si, na primeira hypothese, esta obra de que tanto necessita? ou quando não queira fazer por si, porque razão não concede a garantia de juros de 5% para uma empresa [...].¹³

¹³ É comumente observável nas falas do senador Pompeu a utilização de duas estratégias para atingir os objetivos desejados pelo mesmo, ou seja, conseguir recursos para a província que representava. Em primeiro lugar, ele quase nunca se colocava frontalmente contra um projeto que fosse alocar verbas para outras províncias desde que, em contrapartida, a sua fosse contemplada com alguma verba. Era o toma-lá-dá-cá. No projeto dos 35.000:000\$ (trinta e cinco mil contos de réis) enviado ao parlamento pelo governo central para o prolongamento da estrada de ferro

Essa questão do porto do Ceará, ou seja, de Fortaleza, também, reverberava na Câmara dos Deputados. Diversos deputados, ao longo dos anos e, em diversas oportunidades, colocaram na ordem do dia dessa Casa o problema do porto de Fortaleza. O Sr. Paulino Nogueira, na sessão do dia 16 de julho de 1877 (p.136), insere essa questão em um debate com a presença do Sr. Barão de S. Domingos, Ministro de Estado, quando após relatar o péssimo estado financeiro da Província, em decorrência da seca, não esquece de descrever também a precariedade do seu principal ancoradouro. E diz ao ministro "Se V. Ex., felizmente, já tivesse ido ao Ceará, visto o seu porto e alfândega, eu estaria dispensado de fazer estas observações, porque o testemunho de V. Ex. seria o melhor argumento".

As intervenções do governo Imperial, no sentido de ajudar na melhoria do porto de Fortaleza, decorrem dos constantes apelos e pressões feitos por essas forças. Em vários relatórios do Ministério da Agricultura, observamos que o governo Imperial tinha conhecimento da carência portuária do Ceará, como sabia perfeitamente que isso resultava em prejuízo para a Província se não fossem realizadas intervenções para melhorar o seu principal ancoradouro.

É o que mostra o relatório do Ministério da Agricultura¹⁴, de 1866 (p.143-144), quando assegura que “por falta de porto commodo e abrigado, a florescente província do Ceará, ficaria condemnada a entregar a melhor parte dos fructos de seu trabalho ao commercio de outras províncias que, mais felizes, dispõem de elementos naturaes para o commercio maritimo,” e continua, “se a província do Ceará não possui portos naturaes, não são por certos invencíveis os obstáculos, que se antepõem à construção de ancoradouros commodos e seguros.” Em seguida, o relatório noticia que foi dada através do Decreto de nº 3689, de 24 de agosto de 1865, uma concessão aos engenheiros Zosimo Barroso e John James Foster, com privilégio de 50 anos para construção “de um porto na enseada do Mucuripe, e de uma estrada de ferro que o deve levar à capital da província do Ceará.”

D. Pedro II, percebemos na leitura de toda a sua fala que o senador Pompeu se propõe a votar a favor do projeto do governo desde que a sua Província e outras não “sejam esquecidas, ou antes, excluídas do laudo banquete do orçamento”. O outro instrumento utilizado pelo senador Pompeu foi a retórica refinada. Como um intelectual de larga envergadura, já que o mesmo era padre, professor e escritor com vasta obra publicada, Pompeu se utilizava de discursos grandiloquentes que chamassem a atenção de seus pares e os sensibilizassem. Na sessão do Senado acima citada, a intervenção do senador é marcante. Após afirmar que o Ceará era uma das províncias “esquecidas do [...] laudo banquete do orçamento”, o que ele reivindica? Que se destinem ao Ceará “oitocentos ou mil contos” de réis, uma migalha, segundo ele, diante da bagadela de 35.000:000\$ (trinta e cinco mil contos de réis) que a D. Pedro II reivindicava. Essas colocações feitas por Pompeu deixava, evidentemente, os seus oponentes quase que impotentes para contra-argumentarem.

¹⁴ BRASIL. Ministério da Agricultura. Ministro Manoel Pinto de Souza Dantas. **Relatório do ano de 1866 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 13ª legislatura.** (Publicado em 1867, p. 143-144).

Contudo, essa obra não se concretizou, já que o comércio de Fortaleza não aceitou, em função da distância, a proposta de construção de um novo porto em Mucuripe. Assim sendo, a companhia não teve como levar adiante a realização desse atracadouro (Relatório de Presidente de Província, de 1 de novembro de 1878, p. 18). A força da cidade de Fortaleza em não aceitar a mudança no endereço do seu porto para Mucuripe, temendo prejuízo, foi, inclusive, já observada no relatório do Ministério da Agricultura de 1876, quando o engenheiro Hawkshaw, que havia recomendado Mucuripe como melhor local para construir um porto no Ceará, agora afirma que “attendendo às condições de progresso e riqueza da cidade da Fortaleza, opina contra a ideia da mudança do porto para Mucuripe.”¹⁵

O relatório do Ministério da Agricultura de 1882 (p.206)¹⁶ declara que acabam de ser contratados com Tobias Lauriano Ferreira de Mello e Ricardo Large, mediante concorrência, as obras de melhoramento do porto de Fortaleza. Esclarece, ainda, que foi concedido privilégio de exploração por 33 anos, garantia de juros “até o capital máximo de 2.500:000\$ (dois mil e quinhentos contos de réis) que for empregado n´aquellas obras e nas da alfândega; direito de desapropriação [...]”. Já no Relatório do Ministério da Agricultura de 1885, (p.147)¹⁷, de forma misteriosa, os concessionários de 1882 somem, e aparece em seu lugar a Ceará *Harbour Corporation, Limited*. Nesse caso, é provável que os concessionários de 1882 tenham reeditado a ação como costumavam fazer quase todos os detentores de concessões dos chamados “melhoramentos materiais” do Brasil: correram a Londres para vender aos financistas de plantão essa concessão. Esse era um tipo de negócio altamente rentável para os possuidores dessas concessões.

Ainda, na leitura desse Relatório do Ministério da Agricultura (1885, p.147-148)¹⁸, chegamos, também, à conclusão de que a relação dessa empresa com o governo Imperial é conflitante, conforme registros de que o governo central havia autorizado a empresa a levantar no exterior “a somma de £ 1.500, por conta do capital garantido pelo contrato aprovado pelo decreto nº 8943 A, de 12 de maio de 1883 [...]”, e ainda, “com a condição, porém, de só serem pagos os juros do que fosse effectivamente empregado”, mas, por uma “displicência” de nossa representação em Londres, juros foram pagos à empresa antes que ela realizasse qualquer obra.

¹⁵ BRASIL. Ministério da Agricultura. **Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa, na 1ª Sessão da 16ª Legislatura**, em 1876, p. 328.

¹⁶ BRASIL. Ministério da Agricultura. Ministro Henrique Francisco D’Avilla. **Relatório do ano de 1882 apresentado à Assembleia Geral na 3ª Sessão da 18ª Legislatura**. (Publicado em 1883, p. 206).

¹⁷ BRASIL. Ministério da Agricultura. Ministro Antônio Francisco de Paula Souza. **Relatório apresentado à Assembleia Geral na 1ª Sessão da 20ª Legislatura no ano de 1885**. (Publicado em 1866, p. 147).

¹⁸ BRASIL. Ministério da Agricultura. Ministro Antônio da Silva Prado. **Relatório do ano de 1885 apresentado à Assembleia Geral na 1ª Sessão da 20ª Legislatura**. (Publicado em 1886, p. 147-148).

Alerta o aviso que o pagamento só deveria continuar “depois que ellas acharem-se construídas [...]”, e avisava ainda “para a conveniência de serem expedidas ordens nesse sentido a delegacia do tesouro nacional em Londres, prevenindo-a de que até a presente data a companhia não construiu qualquer parte das obras de melhoramento do porto de que é empregaria”. Em seguida, o relatório vaticina que “é presumível que no corrente anno tenham as obras grande incremento, visto achar-se já parte do pessoal tecnico e do material na cidade de Fortaleza.”

Observamos que essa insistência do Ceará em comprometer o governo Imperial na melhoria do seu porto foi vitoriosa. É o que constatamos na leitura do Relatório do Ministério da Agricultura de 1887 (p. 142-144)¹⁹, pois ele mostra que “importam em 215:461\$ 051 as despesas que devem ser levadas a esta conta e que referem-se à única empresa deste gênero, com garantia de juros do Estado, de que é concessionaria a ‘Ceará Harbour Corpotation’” e que essa soma foi gasta de 1884 a 1887. Em um resumo geral sobre “o dispendio total do Estado até 31 de dezembro de 1887 com a fiscalização e garantia de juro ao porto do Ceará, dos engenhos centraes e das estradas de ferro, eleva-se a importante cifra de 115.544: 485\$392 (cento e quinze mil quinhentos e quarenta quatro contos, quatrocentos e oitenta e cinco mil e trezentos e noventa e dois réis), assim distribuída”:

Porto do Ceará	215:481\$051
Engenhos Centrais	2.011:908\$379
Estradas de Ferro	113.317:115\$962
Total:	<hr/> 115.544:485\$392

Todos esses esforços eram uma decorrência natural do fato da elite política e econômica do Ceará, em especial a de Fortaleza, ter plena consciência de que a política de provincialização²⁰ de sua economia e, notadamente, a busca de Fortaleza por sua hegemonia,

¹⁹ BRASIL. Ministério da Agricultura. Ministro Rodrigo Augusto da Silva. **Relatório do ano de 1887 apresentado à Assembleia Geral na 3ª Sessão da 20ª Legislatura**. (Publicado em 1888, p. 142-144).

²⁰ Sobre provincialização na segunda metade do século XIX, segmentos dominantes das chamadas pequenas províncias do Nordeste, Norte na época, tentam “provincializar” suas atividades econômicas, ou seja, “reservar às praças de suas respectivas capitais a exportação dos produtos dos seus hinterlands e a importação dos artigos estrangeiros por eles consumidos, mediante a ampliação do comércio direto com o exterior e a diminuição da ‘parte do leão’ que detinham as grandes praças do Recife, São Luiz e Salvador.” (MELO, 1984, p. 221). 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.

só seriam plenamente alcançadas se o seu porto recebesse melhoramento substancial. Para que isso fosse concretizado, não mediram esforços para arrancar do governo Imperial o compromisso de conceder garantia de juros a uma empresa para modernizar o seu porto. É certo, portanto, que o porto do Ceará foi o único no Império a receber esse benefício.

O fato de o Ceará ter sido contemplado no Império com o único porto estatal do Brasil foi fruto, em boa parte, da capacidade de articulação da representação cearense no parlamento e junto ao governo central. Isso foi resultante de duas características marcantes dessa representação. A primeira era que essa bancada era incansável quando estavam em jogo os interesses do Ceará. Aliado a isso essa representação era exímia no uso da tribuna. Eram extremamente competentes no uso da retórica para persuadir seus pares a aceitar seus argumentos, ou seja, a alocação de verbas para obras no Ceará. Assim fica mais fácil entender como o Ceará, considerada uma Província pequena,²¹ consegue uma quantidade de recursos desproporcionalmente²² superior a sua representação na Câmara e a sua participação no Produto Interno Bruto (PIB) nacional se comparada a outras unidades do país.

Essa política de fortalecimento da capital vinha sendo construída a partir da primeira metade do século XIX e induzia os diversos governos, orientados por uma política mais geral do poder central de fortalecimento das capitais, a empreender aplicações, cada vez mais substanciais, de recursos em melhoria dessa cidade. Na leitura dos relatórios de Província, constatamos a destinação desses recursos para setores os mais diversos – educação, saúde, urbanização e, mais notadamente, em obras de infraestrutura. Desta forma, a concentração em Fortaleza da maior parte dos gastos da Província, em obras públicas, sinalizava que a capital se preparava cada vez mais “[...] para o exercício das funções comerciais e burocráticas, em detrimento dos demais núcleos urbanos da Província.” (LEMENHE, 1991, p.96). Observamos, também, que essas inversões em Fortaleza são gritantemente desproporcionais se compararmos com o que se investe no resto da Província.

²¹ Província pequena levando em consideração o tamanho de sua bancada na Câmara dos Deputados e quanto ao peso de sua economia no PIB nacional e não em relação ao tamanho de seu território. Em José Murilo de Carvalho (2011, p. 134-135), encontramos dois quadros que sintetizam bem a participação das chamadas províncias grandes no que diz respeito a “Origem Provincial dos Ministros, por Períodos, 1822-1889” (Quadro 21) e a “População, Riqueza e Representação das Províncias no Início do Segundo Império” (Quadro 22). Eram oriundas das chamadas províncias maiores (Bahia, Rio/Corte, Minas Gerais, Pernambuco, São Paulo e Rio Grande do Sul) 77,18% dos ministros que formaram os diversos gabinetes entre 1822-1889, 13,69% por pessoas vindas das chamadas províncias menores e 9,13% de pessoas de outros países. O Quadro 22 mostra que no início do segundo reinado as chamadas províncias maiores detinham 68,39% da população, 68,83% da riqueza do país, 91,32% do número de ministros e 65,70% do número de deputados.

²² Essa capacidade do Ceará em conseguir recursos desproporcionalmente superiores a sua deputação e ao peso de sua economia no PIB nacional será mais detalhadamente enfatizada no 2º capítulo.

A leitura do relatório, de 01 de julho de 1866 (p.48), apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo presidente Francisco Inacio Marcondes Homem de Melo nos deixa mais perto, concretamente, dessa realidade, quando ele, reclamando dos poucos recursos de que dispõem para fazer frente a todas as obras da Província, esclarece que

A despesa permanente da província, segundo as verbas do orçamento vigente, é de 410:497\$415. A receita do mesmo exercício sendo apenas de 450:000\$000, restaria a insignificante quantia de 39:502\$585 para todas as obras publicas da província. Só as obras da capital, segundo os contratos feitos e em execução, absorvem mais do triplo d'essa quantia. Obrigadas como estão as finanças da província a obras de grande dispêndio, emprehendidas na capital e todas em andamento simultaneo, tem necessariamente de sofrer o resto da provincia na satisfação de suas necessidades. O excesso de renda verificado no exercício de 1865 veio felizmente salvar-nos de uma perturbação no equilibrio da receita e despeza da provincia: mas não deixa margem para emprehenderem-se indistinctamente novas obras: sobretudo quando novas despezas, de caracter permanente, tem de gravar o nosso orçamento.

A constatação da desproporção do que é gasto no restante dos municípios do Ceará, com relação ao que é aplicado em Fortaleza, é motivo de reclamação constante. O Jornal “O Cearense”, em matéria publicada com o título “Obras Públicas”, em 19 de janeiro de 1864, reclama do pouco bom uso que se faz com os minguados recursos da Província. Começa o texto afirmando que um dos empregos “[...] mais legitimo das contribuições pesadas que paga o povo [...] é certamente o que tem por fim desenvolver os recursos de um paiz, aumentar a riqueza publica, e o bem estar da sociedade.” E acrescenta que “[...] as obras públicas, que contribuem para este desenvolvimento justificam sacrifícios, que os particulares a título de imposto pagam anualmente ao estado [...]” E, em seguida, apesar de reconhecer que “nem sempre os recursos de um paiz, de uma Província são bastante para empresa de grande utilidade [...]” como, por exemplo, a implantação de vias férreas que são construídas nas províncias do Sul do país; não deixa de lamentar o fato de o Ceará não ser dotado de um sistema de locomoção mais eficiente. Mas, para o autor da matéria, “[...] se não podemos dotar ainda a província de grandes melhoramentos de viação, alguma cousa podia ir fazendo pouco, e pouco conforme as forças da Província.” E, em seguida, enumera uma série de estradas que necessitam urgentemente de melhorias, mas que, no entanto, não merecem por parte do presidente da Província a menor atenção. E, então, dispara um torpedo incisivo, ao perguntar: “[...] o que faz o nosso presidente José Bento?”. Na sequência, responde que

Quando a receita orçada apresenta um deficit, de mais de cem conto para despeza decretada, emprehende obras de recreio na capital, que demanda capitaes superiores aos nossos minguados recursos. Ahi se emprehendo um Passeio, e Jardim Publico, em talvez se não despenda menos de 30 a 40 contos; um teatro, para o qual vai-se

desapropriar um terreno no valor de alguns contos de reis, posto que já houvesse outro terreno para isso comprado por cinco contos. Consta-nos que celebra-se num contato para a iluminação, por bons contos de reis. (O Cearense, 19 de janeiro de 1864).

Apesar de não ser contra que “[...] o Ceará pudesse gozar de todas as comodidades das grandes cidades, de todos os recreios, e confortos, que tem introduzido a civilização,²³ mas ninguém dirá que devemos começar por onde os outros acabam.” Nessa matéria, de forma alguma achava justo que, enquanto não se faz nada pelas estradas do interior, o governo provincial gaste recursos substanciais dos cofres do erário público, com “obras de luxo” na capital. Isso era algo extensivo a todo o Brasil. Sempre que ocorreram obras de “embelezamento” nas capitais, Brasil afora, eclodiram reclamações no tocante à falta de recursos para obras mais prementes e necessárias. O caso clássico diz respeito às reformas de Pereira Passos no Rio de Janeiro, em que as bancadas das províncias ditas desassistidas reclamaram com veemência, já que consideravam um descabimento o que estava sendo realizado no Rio de Janeiro, haja vista que o Brasil necessitava de recursos para obras muito mais urgentes.

Essa pouca atenção que o governo provincial dá aos outros municípios é mais gritante, ainda, quando se trata das coisas de Aracati. No relatório apresentado à Assembléia Legislativa provincial do Ceará pelo Sr. Presidente José Bento da Cunha Figueiredo Júnior, em 10 de outubro de 1862 (p.38), notamos essa discrepância de tratamento, no que diz respeito ao melhoramento dos portos das duas cidades. Enquanto o governo toma medidas mais concretas com relação ao porto da capital, para o porto de Aracati isso não acontece.

Apesar de ele ter conhecimento de que "são desanimadoras as informações dadas sobre o porto do Aracaty pelo engenheiro Chrysolito Ferreira de Castro Chaves, que examinou em desempenho da comissão de que foi incumbido pelo meu predecessor", e após relatar quais são os problemas a serem resolvidos com mais urgência, para possibilitar condições razoáveis de funcionamento do porto de Aracati; ele acaba com qualquer esperança dessa cidade em ter resolvido o problema ao afirmar que:

A canalisação das agoas, que a ellas desse uma só sahida nas alternativas das marés, é melhoramento impraticavel, como o é tambem, attentos os mingoados recursos do cofre da provincia, a medida lembrada pelo mesmo engenheiro de fechar todas as camboas, cortar a grande volta do rio, e proceder, a algumas escavações para, nas vasantes das mares, não quebrar-se a correnteza nessas paredes que a interceptam. (Relatório do Presidente de Província, em 10 de outubro de 1862, p.38).

²³ Essas obras de embelezamento da capital foram introduzidas, em nome da ideia de que sem esses entretenimentos – jardim público, teatro etc., Fortaleza não entraria no rol da vida civilizada. No capítulo 3º (Os impactos econômicos e culturais provocados pelas ferrovias), este assunto será tratado com mais profundidade.

Se aqui na própria terra era impossível solucionar a demanda de Aracati, ainda restava para o Sr. Presidente uma saída para resolver o problema: apelar para a *Divina Providência*. É o que ele claramente coloca quando diz: "Em taes circunstancias, attendendo-se ao estado financeiro da província, a esperança que resta é o appello para as grandes enchentes do Jaguaribe, que podem descobrir o antigo canal, que se acha aterrado." (Relatório de Presidente de Província, em 10 de outubro de 1862, p. 38). Ou seja, considerado problema sem solução, já que não interessava a elite econômica e política de Fortaleza prolongar por muito mais tempo a sobrevida de Aracati.

O embate entre Fortaleza *versus* Aracati é constante e aflora mais intensamente em determinados momentos. Quando estava em discussão o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB), para além da cidade de Baturité, esse debate chegou ao plenário da Câmara dos Deputados. O deputado Álvaro Caminha, em pronunciamento na sessão do dia 15 de Junho de 1882,²⁴ se posiciona contrário ao prolongamento da EFB em direção a Quixadá, já que advogava naquele instante que o melhor para o Ceará era se fazer a ligação Aracati ao Icó e não esse prolongamento. Da tribuna, ele lamenta:

O Aracaty tinha outr'ora uma alfândega cuja renda annual era superior á das alfândegas do Rio Grande do Norte, Parahyba, Alagoas, Sergipe, Espirito Santo e Santa Catharina. Este facto, por si só, evidencia a importância commercial que tinha aquella cidade, que então alimentava um activo commercio de importação e exportação directa para os mercados da Europa. A renda da alfândega do Aracaty, crescendo annual e progressivamente, promettia attingir e exceder a cifra da Fortaleza, quando o commercio desta cidade procurou nullificar o daquella, promovendo a extinção de sua alfândega; desde então começou a rivalidade, e a tal ponto chegou a 11 de Novembro de 1851 [...].

Em seguida, se dirigindo ao presidente da Casa, coloca que a extinção da alfândega de Aracati se deu "[...] exactamente quando ella maior renda arrecadava, quando aquella cidade desenvolvia todos os esforços de sua indústria, de seu commercio". E, se valendo de alguns dados, ele chega a afirmar que por volta de 1851-1852 o rendimento da alfândega de Aracati chegou muito próximo da alfândega de Fortaleza e que:

Este facto prova, por si só, que a cidade do Aracaty por sua posição geographica, por seu porto, pela índole laboriosa de seus habitantes, estava destinada a competir com a da Fortaleza, si mil embaraços não fossem oppostos a seu commercio, no intuito de se lhe tirarem as vantagens que tinha como empório do sul da província e de grande parte do Rio Grande do Norte e Parahyba. Suas relações commerciaes que ia até ao centro de Pernambuco e Piauhy. A capital, visando chamar a si o commercio que até então se fazia com a cidade do Aracaty, promoveu e obteve, como disse, a extinção da alludida alfândega.

²⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão do dia 15 de junho de 1882, p. 498-502.

Mas o deputado sabia que o golpe de misericórdia estava por vir, caso fosse concretizado o prolongamento da EFB para Quixadá e é por isso que a todo instante, no seu pronunciamento, ele tenta convencer o plenário de que o melhor para o Ceará é a ligação ferroviária Aracati-Icó. Do alto da tribuna, ele brada que “[...] esse golpe último que se procura desfechar contra aquella cidade, golpe que não há de feri-la somente, mas principalmente ao Ceará nos seus mais caros interesses, no futuro de sua viação férrea.” Contudo essa luta travada pelo deputado Álvaro Caminha seria inglória, pois como sabemos forças econômicas e políticas mais poderosas, e que estavam alinhadas aos interesses da capital, já tinham firmado posição em defender o prolongamento da EFB para Quixadá, visto que essa ligação anulava qualquer possibilidade futura de Aracati vir a ameaçar os interesses de Fortaleza, o que de fato terminou acontecendo.

A determinação do governo provincial de concentrar em Fortaleza quase toda intermediação comercial do Ceará, com outras províncias e com o exterior, é reforçada a todo instante. E para que isso fosse alcançado, os diversos gestores da Província buscaram implementar ações administrativas para viabilizar esse objetivo. É o que vemos, por exemplo, no Relatório de Presidente de Província, de 26 de julho de 1869 (p.19), quando o coronel Joaquim da Cunha Freire – 2º presidente – passa a administração ao presidente, desembargador João Antonio de Araújo Freitas Henriques. Nesse relatório, o gestor interino expõe sua ação administrativa ao afirmar:

No pensamento de concentrar nesta capital as operações commerciaes da provincia acceitei uma proposta offerecida á consideração do meu antecessor por João Augusto Correia, abastado commerciante da praça de Belém, da provincia do Pará, e os desta cidade Benjamim Theophilo & C.^a, Abel da Costa Pinheiro e Luiz Ribeiro da Cunha & Sobrinhos, os quaes se obrigaram a estabelecer a navegação em barcos a vapor entre os diversos portos do litoral até a barra da amarração ao norte, e de Mossoró ao sul, mediante condições que julguei dignas de aceitação, e que ainda dependem de approvação dos poderes competentes.

Dessa forma, as inversões maciças de recursos na capital implicam em um melhor aparelhamento de Fortaleza, transformando essa cidade no principal centro de intermediação do Ceará, o que levava, naturalmente, a que os grandes empreendimentos públicos e privados fossem direcionados para essa cidade. Foi o que ocorreu quando da instalação dos primeiros trilhos no Ceará.

É claro, também, que a construção ou transformação de Fortaleza no centro territorial do Ceará foi um processo induzido, dirigido e que, ao final, terminou determinando qual projeto

ferroviário deveria sair do papel. E não poderia ser outro, que não fosse aquele que tivesse Fortaleza como ponto inicial.

1.2 A primeira ferrovia do Ceará só pode partir de um só lugar: Fortaleza

A instalação das primeiras vias férreas no país coincide com o grande *boom* algodoeiro da década de sessenta e parte da década de setenta, do século XIX. Esse *boom* provoca a transformação de todo o Ceará num imenso algodão.

Passando o período das “vacas gordas” do algodão, quando o mercado internacional é normalizado, o preço do produto tende a cair, comprometendo os lucros dos principais interessados na sua produção – fazendeiros, comerciantes e exportadores.

A expansão do algodão nos anos sessenta e setenta, do século XIX, no Ceará, dá-se via incorporação, principalmente, do fator terra, ou seja, uma expansão mais horizontal. Dessa forma, a produção do algodão em áreas distantes do litoral, com a baixa dos preços e as dificuldades que se tem para transportá-lo, se torna menos atraente. Mesmo para as áreas mais próximas da costa, essa deficiência dos transportes bloqueia a existência de uma maior acumulação, estrangulando a expansão algodoeira. Assim sendo, só a melhoria do sistema de comunicação do Ceará, através da implantação de ferrovias, para “reduzir o tempo de escoamento da produção [...], de modo a acelerar o ciclo de reprodução do capital” (SILVEIRA, 1984, p.87), será capaz de permitir uma expansão contínua e acentuada dessa atividade. Os segmentos dominantes do Ceará compreendem que a implantação das ferrovias, naquela Província, se constitui em uma das formas mais promissoras, no momento, para manter um nível médio de ganho razoável com o algodão. Compreendem, também, que só poderão continuar candidatos a exportadores – para o cada vez mais estreito mercado externo e para o mercado interno, que começa a tomar corpo – se os preços dos transportes não forem tão elevados. Para eles, a melhoria dos meios de comunicação cearense é uma questão inadiável. Evaldo Cabral de Melo (1984, p.198) coloca o problema nos termos abaixo.

Para elas [pequenas províncias do Norte], os caminhos de ferro apareciam como tábua de salvação da sua decadente lavoura algodoeira, a qual, com a normalização do mercado internacional ao término da Guerra Civil norte-americana, estava em vias de extinguir-se de todo, caso a redução dos custos de transporte das áreas de produção para os portos de mar não lhe devolvesse certa capacidade competitiva.

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. Em função dessa precariedade, as reclamações são generalizadas por parte dos Presidentes da Província. Em quase todos os relatórios desses presidentes apresentados à Assembleia Provincial, essa observação é constante.

Isso não só ocorre com relação ao algodão, mas também com outros produtos. O Sr. Pompeo, referindo-se ao milho, chega a mostrar que “as despesas de transporte são tão onerosas que não raro é preferível importar dos Estados Unidos para o litoral a mandar busca-lo do sertão e serras do interior”.²⁵

Apesar dessa Província não ser dotada de um sistema de transporte eficiente, a agricultura de exportação do Ceará, há anos, se achava em franca expansão. De 1845 a 1861, as exportações havia sextuplicado – mesmo com a precariedade de seu sistema de comunicações e antes do grande *boom* algodoeiro. Favorece-nas, em primeiro lugar, um período longo (1845-1877) de ausência de seca destruidora e, em segundo lugar, o aumento da procura do algodão acompanhado de preços bastante elevados. Isso permite ao Ceará apresentar superávits na sua balança comercial, durante a maior parte de toda a 2ª metade do século XIX, constituindo-se o algodão no produto mais importante de sua pauta de exportação (BRASIL, 1858, p. 486).

Quadro 03 – Exportação e Importação do Ceará (em mil-réis)

PERÍODO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
1860 -1861	1.254:984\$262	889:364\$480
1861-1862	2.021:278\$530	1.016:163\$322
1862-1863	2.674.156\$800	1.234:933\$000
1863-1864	3.197:856\$240	1.623:403\$097
1864-1865	3.518:971\$600	1.384:398\$269
1865-1866	3.138:533\$771	1.294:248\$056
1866-1867	3.253:468\$157	2.248:111\$118
1867-1868	4.270:315\$600	1.845:576\$840
1868-1869	4.876:542\$359	3.252:208\$332
1869-1870	6.394:863\$158	4.165:585\$952

Fonte: Theophilo (1922, p. 40-41).

Segundo Thomaz Pompeo de Sousa Brasil, na década de 1860, só as exportações de algodão pelo porto de Fortaleza resultaram em 20.438:067\$212 (vinte mil, quatrocentos e trinta

²⁵ Estado do Ceará na exposição de Chigago. Fortaleza: TYP. da República, 1893. p. 110.

e oito contos, sessenta e sete mil duzentos e doze réis), o que corresponde a quase 60% do total de todas as exportações (Quadro 03) do Ceará para o mesmo período. Sendo assim, um maior ou menor deficit na balança de comércio do Ceará dependia, em boa medida, do comportamento das exportações desse produto (BRASIL, 1926, p. 152-153).

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.

Apesar de Fortaleza, já naquele período, ser o principal centro de intermediação econômica do Ceará, Aracati ainda suspirava, ou seja, conseguia empreender exportações e importações pelo seu acanhado porto. Isso irritava profundamente a elite senhorial²⁶ de Fortaleza. Entendia essa elite que o fato de Aracati, e parte do interior do Ceará, realizar transações com outras praças, sem passar pela intermediação de Fortaleza, era prejudicial aos interesses da Província.²⁷

²⁶ Quando fizermos referência a esse termo, estaremos nos referindo ao segmento social detentor do poder político e econômico em Fortaleza e no Ceará.

²⁷ Ao observarmos o quadro abaixo, chegamos à conclusão de que as economias de Fortaleza e Aracati não eram ou não buscavam ser complementares, e sim rivais. Aracati, de forma alguma, não se mostrava receptiva a estabelecer relação comercial mais intensa com Fortaleza, diferentemente de outras praças, até rivais e mais distantes, como Pernambuco.

No ano de 1861 a navegação de longo curso por navios estrangeiros, no porto d'esta cidade [Fortaleza], e de cabotagem foi a seguinte:

Navegação de cabotagem						
Partes de onde vieram e para onde saíram	Entradas			Saídas		
	Navios	Toneladas	Tripulação	Navios	Toneladas	Tripulação
Rio de Janeiro	23	14:187	1:300	23	14:187	1:174
Maranhão	14	3:946	383	12	3:500	369
Pará	19	17:447	1:190	23	19:590	1:256
Pernambuco	31	13:747	823	32	13:140	852
Aracaty	26	613	106	24	364	97
Granja	10	4:388	273	8	3:366	210
Mundahú	18	740	95	22	834	116
Frexeiras	12	132	48	13	143	52
Acaracú	8	4:072	247	9	4:670	282
Parasinho	2	60	10	4	90	17
Rio Grande do Norte	3	45	12	1	52	6
Total.....	166	59:377	4:487	171	60:936	4:431

Fonte: Relatório (2º) de Presidente de Província – 1863.

O relatório do governo provincial, de 20 de outubro de 1872 (AG-7), nos mostra claramente que o grande objetivo da capital era monopolizar toda intermediação comercial do Ceará com outras praças da Província, do Brasil e do exterior. Vejamos o que ele diz:

[...] convém que se conheça que o comercio de toda a província ainda não é feito totalmente com a nossa praça. O norte e sul de toda a província entreteem ainda em grande escala suas relações commerciais com a praça de Pernambuco e Maranhão e algumas operações fazem-se no Rio e Bahia. O Aracaty, por exemplo, exporta para o estrangeiro e Pernambuco, mais da metade de seus productos e faz compras avultadíssimas de mercadorias estrangeiras n'aquella praça, de forma que pôde-se avaliar sua exportação superior 2,000:000\$000 de réis e a importação nunca inferior a este algarismo, podendo-se considerar que a nossa praça poderá apenas participar de uma quarta parte d'aquellas operações. E verdade que para taes operações chegarem a cifra de 2,000:000\$000 ou mais, não entra só o Aracaty²⁸, mas também as localidades importantes do Cariry, como sejam o Icó e o Crato.

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."

Era evidente que o projeto Aracati-Icó não poderia sair do papel, já que ele contrariava um desejo maior das mais poderosas forças políticas e econômicas da Província que lutavam, fervorosamente, pela "provincialização" do Ceará, ou seja, pelo fortalecimento da Praça de Fortaleza. Entendia essas forças que esses dois projetos eram excludentes, um não podia conviver com o outro. É bom, também, lembrar que esses dois projetos ferroviários exteriorizavam, antes de tudo, rivalidades que foram edificadas a partir da própria formação do espaço cearense.

²⁸ Já por essa época, o porto de Aracati havia reconquistado o direito de efetuar exportações diretas (Relatório de Presidente de Província, 07 de julho de 1873, p. 05).

Para os partidários da política de “provincialização” do Ceará, o sucesso da mesma estava condicionado, antes de tudo, naquele momento, à construção de ferrovias que se dirigissem para o interior e captassem áreas que estavam sob a órbita de praças refratárias aos interesses da capital, ou seja, contrárias à “provincialização”. Dessa forma, apenas um projeto deveria sair do papel. O desejo de chegar a essas áreas e, ao mesmo tempo, opor-se ao projeto ferroviário Aracati-Icó, é expresso pelo presidente da diretoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité. Em seu relatório dirigido ao presidente da Província do Ceará e que faz parte do Relatório do Presidente de Província apresentado à Assembleia Provincial, em 20 de outubro de 1872 (AH-7), o presidente da Companhia Cearense coloca que:

É oportuno pedir a Attenção de V. Exe.^a para a proposta, que esta directoria dirigiu a V. Exe. em data de 26 do mez passado, afim de contratar o prolongamento da via-ferrea de Baturité ao Icó. Diversas propostas têm sido feitas para construção de estradas de ferro e uma déllas tem por fim unir o porto do Aracaty á cidade do Icó, objectivo da via-ferrea de Baturité. Um privilegio n’este sentido seria uma surpresa desagradavel para os capitalistas que se empenham em realizar a via-ferrea de Baturité, bem que seja muito improvavel, sinão impraticavel, uma estrada n’essas proporções. Para evitar qualquer surpresa e cortar futuras difficuldades, esta directoria insiste pelo privilegio²⁹ do prolongamento da linha, privilegio a que tem preferencia.

Era óbvio que qualquer iniciativa para se construir uma ferrovia no Ceará deveria ter, naturalmente, como ponto de partida a capital que há décadas já havia angariado a hegemonia política da Província e, nesse instante, é indiscutivelmente o mais importante centro de intermediação econômica do Ceará. É o que nos mostram, por exemplo, os relatórios de presidente de Província, de 04 de novembro de 1868, 13 de dezembro de 1870, 07 de julho de 1873, 01 de julho de 1874, 02 de julho de 1875 e 01 de julho de 1876, entre outros. Estes indicam números que corroboram a importância do centro urbano, Fortaleza. Percebemos que já na segunda metade da década de cinquenta, a receita e despesa de sua câmara municipal eram mais do que o dobro da câmara de Aracati, segunda colocada em arrecadação e despesa na Província (Quadro 04).

Quadro 04 – Demonstrativo da receita e despesa das câmaras municipais de Aracati e Fortaleza

²⁹ Ele se refere ao artigo de nº15 da minuta do contrato que foi proposto pela Companhia Cearense da Via-férrea de Baturité ao governo provincial, em 05 de março de 1870, e que estabelece que "em igualdade de condições a companhia será preferida á qualquer outra que se proponha a prolongar para o interior da província a estrada contratada, e para este fim nenhum contrato se celebrará sem ser ella previamente consultada." In: Fala com que o Excelentissimo Senhor Desembargador João Antônio de Araújo Freitas Henriques abriu a 1ª Sessão da 18ª Legislatura da Assembleia Provincial do Ceará no dia 1º de setembro de 1870. p. 03.

CAMARAS	SEMESTRES	ANOS	RECEITA	DESPEZA	
CAPITAL.	2°	1856	9:029\$370	5:398\$082	
		1857	16:532\$390	16:524\$814	
		1858	21:502\$890	22:342\$740	
		1859	20:801\$340	26:981\$911	
		1860	13:369\$420	16:010\$687	
	1°	1861	9:804\$860	9:710\$128	
			91:031\$440	96:868\$362	
	ARACATY	2°	1856	4:341\$370	4:065\$366
			1857	7:014\$000	4:777\$978
			1858	9:021\$750	10:683\$180
1859			8:272\$360	7:815\$652	
1860			7:051\$138	6:589\$973	
1°		1861	4:946\$891	6:224\$085	
			40:836\$509	40:142\$234	

Fonte: Quadro elaborado com dados contidos no Relatório de Presidente de Província, de 10 de outubro de 1863, (p. 27).

No ano de 1863, o município de Fortaleza já arrecadava quase um terço (40:781\$000 – quarenta contos, setecentos e oitenta e um mil réis) de um total de 133:571\$000 (cento e trinta e três contos, quinhentos e setenta e um mil réis) dos impostos arrematados por todos os municípios na Província. À distância, para o segundo (Baturité) e o terceiro (Crato) arrecadador, já é significativa (Quadro 05).

Quadro 05 – Demonstrativo dos impostos arrematados por municípios no ano de 1863

MUNICIPIOS	TOTAL
Capital	40:781\$000
Baturité	15:001\$000
Crato	11:500\$000
Aracaty	7:262\$000
Sobral	6:730\$000
Cascavel	5:301\$000

Fonte: Quadro elaborado com base no Relatório de Presidente de Província de 10 de outubro de 1864 (AN-N10). Nota: O restante dos municípios teve uma arrecadação abaixo dos 5:000\$ 000 (cinco contos de réis).

O Relatório do Presidente de Província, de 01 de julho de 1876 (p.26), traz números que nos mostram a arrancada incessante de Fortaleza, no que diz respeito a sua hegemonia econômica em toda a Província. No quinquênio 1870-1874, a média anual de arrecadação de todos os impostos da Província recolhidos pela secção de arrecadação³⁰ de Fortaleza foi de 348:256\$181 (trezentos e quarenta e oito contos, duzentos e cinquenta e seis mil, cento e oitenta e um réis). Nesse mesmo período, o total dos impostos arrecadados pelo conjunto das coletorias do Ceará, excetuando Fortaleza, importou em uma média anual de 393:648\$165 (trezentos e noventa e três contos, seiscentos e quarenta e oito mil, cento e sessenta e cinco réis). Olhando com atenção esses números, percebemos que a capital da Província já contribui com quase 50% do total desse imposto arrecadado no Ceará, nesse período. Notamos, assim, que Fortaleza, com o passar dos anos, avança nessa caminhada de buscar a sua supremacia. Se sua hegemonia já era política, em função de ser capital da Província, agora é, também, sobretudo econômica. Esse processo, no final, teve como consequência futura o agigantamento de Fortaleza.

Os números apresentados acima nos leva a afirmar que, já nos anos sessenta do século XIX, Fortaleza é o mais importante centro de intermediação econômico do Ceará e que, aliado a sua função de capital – centro administrativo e político da Província – permite a essa cidade determinar o que, quando, onde e como deveriam ser instalados e melhorados os grandes equipamentos – porto, ferrovias, entre outros – necessários ao desenvolvimento dessa Província.

Quadro 06 – Valor dos principais produtos exportados durante o período de julho de 1860 a maio de 1861

Café.....	511:628\$109
Algodão em pluma..... ³¹	412:702\$226
Couros salgados.....	284:215\$540
Assucar bruto.....	174:012\$903

³⁰ O órgão responsável pela arrecadação do imposto provincial em Fortaleza tinha essa denominação.

³¹ Não esquecer que esse valor de exportação do algodão é anterior ao “boom” algodoeiro de meados dos anos 1860. A partir desse “boom” o algodão vai se posicionar, durante décadas, em 1º lugar na pauta de exportação do Ceará.

Goma elastica.....	46:584\$734
Gera de Carnaúba.....	11:028\$660
Cebo.....	10:902\$442
Sola.....	8:349\$400
Milho.....	3:669\$270
Vélas de carnaúba.....	2:845\$600

Fonte: Quadro elaborado com base no Relatório do Presidente de Província, 1861, p. 13.

Fortaleza, nesse momento, era o núcleo que simbolizava todo o desejo da Província de ver diminuída a influência de outras províncias sobre o seu território, especialmente, Pernambuco. Se o ponto inicial da ferrovia – Fortaleza – era um consenso para os partidários da provincialização, outro não poderia ser o destino da Estrada de Ferro de Baturité, que não fosse o município do mesmo nome. A região contemplada pelo percurso da ferrovia era grande produtora, principalmente, de café³², produto importante na pauta de exportação do Ceará, chegando, inclusive, em alguns anos a figurar em primeiro lugar no quadro das exportações da Província (Quadro 06). Além do que a região e adjacências eram, também, fortes produtoras de algodão, que nesse momento é o mais importante produto de exportação do Ceará. Esses produtos, inclusive, vão ser no futuro os que mais irão contribuir para arrecadação da Estrada de Ferro de Baturité, o que só confirma o interesse dos que advogavam que a primeira ferrovia do Ceará deveria sair de Fortaleza e se dirigir, necessariamente, para Baturité (Quadro 07). Evaldo Cabral de Melo (1984, p.211) mostra que a direção dada à EFB (Fortaleza / Porto – Baturité / produção³³) estaria, dessa forma, inserindo essa ferrovia à economia de exportação, o que, obviamente, ajudaria na sua viabilidade financeira. Acrescenta, ainda, citando Hobsbawm, que as ferrovias “[...] construídas no decorrer da segunda metade do século XIX,

³² No Relatório de Presidente de Província de 01 de outubro de 1864 (p.49), o Sr. presidente Lafayette Rodrigues Pereira mostra que "o Café, modernamente cultivado n' esta provincia, já tem occupado o primeiro lugar no quadro da exportação. É o principal ramo de agricultura nas serras de Maranguape, Aratanha, Baturité e Acarape [...]", áreas que seriam, futuramente, margeadas pela Estrada de Ferro de Baturité.

³³ O fato do ancoradouro de Fortaleza ser, nesse momento, o mais movimentado do Ceará era, por si só, uma forte justificativa para que a primeira ferrovia da Província tivesse origem na capital. Isso estava em consonância com o espírito de alguns planos de viação que vão ser elaborados por essa época. O Plano Rebouças, por exemplo, estabelecia que, preferencialmente, as ferrovias deveriam se conectar a um porto: “para cada porto uma ferrovia, para cada ferrovia um porto.” (SOUSA NETO, 2012, p. 136).

tiveram sempre este caráter de corredores comerciais, subsidiários da rede mundial de transporte marítimo”.

Quadro 07 – Gêneros que mais concorreram para a receita da Estrada de Ferro de Baturité, nos quinquênios de 1879 – 1883/1884 – 1888 e no quadriênio de 1889 – 1892

ANNOS	ALGODÃO	ASSUCAR	CAFÊ
1879 - 1883	Kilogramas 8.585,267	Kilogramas 3.018,724	Kilogramas 10.726,82
1884 - 1888	11.887,305	4.273,129	6.223,416
1889 – 1892	34.208,721	9.823,857	27.666,368

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura, 1892, p.96.

O Ceará chega ao início dos anos setenta, do século XIX, com sua economia passando por um bom momento. E isso animou a todos aqueles mais diretamente interessados na implantação dos primeiros trilhos na Província – poder público e iniciativa privada – a se sentirem encorajados para uma empreitada tão audaciosa. A receita da Província, por exemplo, passa de uma arrecadação de 363:993\$511, em 1860, para 733:030\$712, em 1871, e se posiciona sempre num patamar superior a setecentos contos de réis (Quadro 08).

Quadro 08 – Valor da receita provincial entre os anos de 1860 e 1874

1860	363:993\$511*
1861	373:708\$403*
1862	411:731\$262**
1863	392:559\$690**
1864	464:493\$158**
1865	583:986\$162**
1866 ³⁴	_____

³⁴ Dados mais precisos sobre o valor da receita provincial para os anos de 1866 e 1867 não foram encontrados nos relatórios de presidentes de províncias.

1867	—————
1868	729:333\$10***
1869	731:583\$820***
1870	686:092\$385****
1871	733:030\$712*****
1872	770:203\$141*****
1873	773:510\$296*****
1874	792:349\$509*****

Fonte: Quadro elaborado com base nos dados do *Relatório de Presidente de Província de 01 de outubro de 1864. (p.58-59). / **Relatório de Presidente de Província de 22 de abril de 1868, (A3-1-4). / *** Relatório de Presidente de Província de 01 de julho de 1874, (p.23). / **** Relatório de Presidente de Província de 23 de outubro de 1874, (p.26). / ***** Relatório de Presidente de Província de 01 de março de 1875, (p. 26).

A boa situação financeira do governo, no início da década de 1870, leva o presidente da Província, João Antonio de Araujo Freitas Henriques, como consta no Relatório de Presidente de Província, de 13 de dezembro de 1870 (p.25), a afirmar que “enquanto outras províncias lutam com grandes dificuldades financeiras, o Ceará tem a fortuna de apresentar em seus cofres um saldo de 219:279\$281”, o que permitiu, inclusive, nesse momento, ao governo provincial estabelecer, inicialmente, uma subvenção anual de 4:000\$000 (quatro contos de réis), para cada légua construída de ferrovia pela companhia cearense da via-férrea de Baturité, durante dez anos e que depois, foi substituída por uma garantia de juros de 6%, sobre um capital de 800:000\$000 (oitocentos contos de réis), necessário para a construção da primeira sessão (Relatório de Presidente de Província, de 13 de dezembro de 1870, p.21-22).

Esse bom momento da economia cearense é mais animador quando se mostram os números da receita geral arrecadada na Província³⁵ e os das exportações e importações realizadas. No tocante a receita geral, passa-se de um patamar de menos de quinhentos contos de réis arrecadados no exercício 1860-1861, para mais de dois mil contos de réis em 1869-1870, ou seja, uma elevação de mais de 500% (Quadro 09). Por sua vez, as exportações e importações duplicam de valor, em um período de apenas quatro anos (Quadro 10).

³⁵ A receita geral é uma arrecadação específica do governo central e a receita provincial, como o próprio nome já diz, é destinada ao governo provincial.

Quadro 09 – Receita geral arrecadada na Província nos quinquênios de 1857 – 1858 / 1861 – 1862; 1862 – 1863 / 1866 – 1867 e no triênio 1867 – 1868 / 1869 – 1870

PERÍODOS	TOTAL	MÉDIA ANUAL
1857-1858 / 1861 - 1862	2.512:446\$1798 a/b	502:489\$235
1862-1863 / 1866 – 1867	4.664:701\$678 b/c/d/e	932:940\$335
1867-1868 / 1869 – 1870	5.013:976\$72e/f	1.671:352\$575

Fontes: Quadro elaborado com base no a: Relatório de Presidente de Província, 01 de outubro de 1862, p.39. /b: Relatório de Presidente de Província, 09 de outubro de 1863, p.29. / c: Relatório de Presidente, de 06 de maio de 1867, p. 38. /d: Relatório de Presidente de Província, 01 de novembro de 1868, p.46/. e: Relatório de Presidente de Província, 01 de setembro de 1869, p. 34. / f: Relatório de Presidente de Província, 01 de setembro de 1870 (A8-2).

Quadro 10 – Valor das mercadorias e gêneros nacionais importados e exportados diretamente no quadriênio 1866-1867 a 1869-1870

	1866 a 1867	1867 a 1868	1868 a 1869	1869 a 1870
Importação	2.514.775\$336	2.743.853\$535	3252.208\$332	4.165.585\$952
Exportação	3.095.413\$361	4.095.185\$560	4.876.542\$350	6.304.803\$158

Fonte: Quadro elaborado com base no Relatório de Presidente de Província de 01 de setembro de 1870 (Mapa 01).

A necessidade de se construir uma ferrovia ligando, inicialmente, Fortaleza à região de Baturité era tão premente para a elite senhorial de Fortaleza, que mesmo antes de terem conseguido arrancar do governo imperial a garantia de juros,³⁶ começaram os trabalhos da implantação desse empreendimento. Inicialmente foi com capitais, majoritariamente, da Província que eles conseguem os primeiros recursos para fazer frente às despesas dessa implantação. Esse fato, inclusive, é constatado por Thomaz Pompeo de Sousa Brasil (1926, p. 525), quando ele observa que "o Ceará pôde realizar o que ainda não haviam conseguido outras províncias: emprender a construção d´uma estrada de ferro e, em parte, leva-la a efeito, sem auxilio directo dos poderes geraes."

O jornal "A Constituição" traz em sua edição, do dia 18 de março de 1871, um quadro que mostra o número de cotas adquiridas de ações da via férrea de Baturité, por cidades, no Ceará e em outras províncias. Percebemos, então, que foi na cidade de Fortaleza onde se

³⁶ Por decreto de 19 de abril de 1873 permitiu o governo imperial que fosse elevado o seu capital a 2,600:000\$000 (dois mil e seiscentos contos de réis), e deu fiança a garantia de juros por decreto de 25 de abril de 1874 (CARREIRA, 1889, p. 723).

comprou mais papéis da companhia. De um total de 2.370 cotas compradas até aquela data, Fortaleza, sozinha, adquiriu 1.109 unidades, ou seja, quase 50% do total de cotas vendidas (Quadro 11). O que não é de se estranhar. Primeiro, porque era um projeto de interesse direto da elite senhorial da cidade e depois porque, nesse momento, 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. Estes senhores tinham vendido escravos para o sul do país e transfeririam os recursos para a capital, esperando encontrar aqui uma aplicação mais vantajosa para seu dinheiro.

Quadro 11 – Número de cotas adquiridas de ações da Via-Férrea de Baturité por cidades

Fortaleza	1 109
Maranguape	210
Pernambuco	165
Manáos	150
Sobral	110
Baturité	108
Acarape	100

Fonte: Quadro elaborado com base nos dados do Jornal “A Constituição” de 18 de março de 1871. Nota: As outras cidades e províncias contribuíram com aquisição de um número de cotas abaixo de 100.

O curioso nesse projeto de instalação dos primeiros trilhos no Ceará é que ele consegue unir as mais diversas forças políticas da Província³⁷. Uniu a sociedade controladora da Estrada de Ferro de Baturité (EFB), o senador Pompeu, líder maior do Partido Liberal no Ceará, e opositores históricos seus das duas alas do Partido Conservador. Os senhores Gonçalo Batista Vieira (Barão de Aquiraz) – dono do jornal Pedro II e conservador miúdo ou carcará – e Joaquim da Cunha Freire (Barão de Ibiapina) – rico comerciante de Fortaleza e conservador graúdo – além do engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante e do comerciante inglês Henrique Brocklehurst (Quadro 12).

Quadro 12 – Principais acionistas da Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité por números de ações

³⁷ Na tribuna da câmara, em sessão do dia 30 de julho de 1875, o deputado Costa Pereira faz menção a essa união em prol da construção da Estrada de Ferro de Baturite. Referindo-se ao senador Pompeu, ele coloca que “entre os seus propugnadores [da ferrovia] não é o menos esforçado o Sr. Senador Pompeu que, neste empenho, collabora patrioticamente com os chefes do partido adverso na Província.”

PRINCIPAIS ACIONISTAS DA COMPANHIA CEARENSE DA VIA-FÉRREA	NÚMERO DE AÇÕES
SINGLEURST & COMPANHIA ³⁸	200
CORONEL JOAQUIM DA CUNHA FREIRE	200
DR. GONÇALO BAPTISTA VIEIRA E FILHOS	150
BARÃO DE S. LEONARDO (AMAZONAS)	150
SENADOR T. POMPEU SOUZA BRASIL	60

Fonte: Quadro elaborado com base nos dados do Jornal “A Constituição” de 12 de fevereiro de 1871.

É evidente que a união desses senhores em torno da realização do projeto de expansão da capital Fortaleza, deve-se, antes de tudo, a interesses políticos e econômicos particulares, como bem afirma Assis (2011, p.107). Para ele:

Tanto o coronel Joaquim da Cunha Freire, como o Bacharel Gonçalo Batista Vieira eram homens donos de terra, de vastas propriedades nas serras da Ibiapaba, Baturité, Meruoca, etc, e nos sertões. A Justificativa para o interesse desses homens em participar da Baturité estaria na relação que existia, se reforçava e se confirmava entre os projetos de implantação das estradas de ferro com a propriedade/produção da terra, sendo de interesses dos proprietários, claro, valorizar suas propriedades, facilitar o transporte da lavoura, dos braços e das informações e manter o controle político de seus próprios estabelecimentos, além de pretender angariar lucros com o transporte dos produtos de outros proprietários.

No capítulo seguinte, iremos discutir como essas forças políticas do Ceará se articulam, não só na Província, mas também juntos ao governo central e, particularmente, no Senado e na Câmara dos Deputados, para extrair do poder central benefícios, notadamente, ferrovias para o Ceará.

³⁸ Que tinha como representante na empresa o comerciante e negociante inglês Henrique Brocklehurst.

CAPÍTULO 2 – FERROVIAS E SECAS NO CEARÁ: SUAS TRAMAS POLÍTICAS

Esta sêcca só ha de acabar por decreto. (Senador Junqueira. Anais do Senado. Sessão de 18 de junho de 1879, p.165).

2.1 A elite política do Ceará

A estrutura econômica e social do Ceará Provincial foi determinante na formação de sua elite política. Essa estrutura gerou, antes de tudo, o senhor de terras como “a figura social que pontifica, estendendo sua ação ‘protetora’ sobre mulheres e os filhos, os compadres e afilhados, os parentes, os amigos, os agregados, os moradores e os escravos”. Era o senhor “que manipulava a força e usava de autoridade.” (PAIVA, 1979, p. 32). Antes de tudo, era ele quem dava a palavra final sobre as questões mais importantes que diziam respeito a uma determinada localidade (GRAHAM, 1973, p.29).

Nessas circunstâncias o Ceará é, em boa medida, governado pelos sertões, com várias ilhas de poder espalhadas pelo interior, o que muitas vezes criava, naturalmente, e com muita frequência, instabilidade política. É dentro desse quadro, e ao mesmo tempo, também, com a busca do governo central em fazer sentir a sua presença em todos os rincões do país com o fortalecimento das capitais das províncias, que vão gravitar em torno dos dois grandes partidos políticos do Brasil Império – Conservador e Liberal – os expoentes dos grupos oligárquicos mais representativos da Província.

Esses grupos oligárquicos compreenderam, desde cedo, “[...] que seu prestígio e autoridades estavam dependentes do grau de recursos que pudessem dispor para influenciar as decisões governamentais que lhes afetassem [...]” e que, os partidos políticos, servirão “[...] como meio de conservação, preservação ou aquisição do poder político [...]” (PAIVA, 1979, p.55). Sendo assim, o controle dos partidos era vital para a sobrevivência dessas oligarquias. E não foram muitas no Ceará. Contavam-se nos dedos. As mais importantes e que, naturalmente, exerceram mais influência no quadro político cearense, no período imperial, foram das famílias Alencar, Castro, Feitosa, Fernandes Vieira, Pompeu e Paula Pessoa (MONTENEGRO, 1980, p.36).

A própria forma como estava organizada a estrutura institucional de poder determinava a maneira de fazer política. Maria Arair Pinto Paiva, escrevendo a esse respeito, esclarece como esses agrupamentos oligárquicos se apoderaram da estrutura de poder na Província. Vejamos o que ela diz:

[...] a existência do núcleo elitista [...] se estribava nos hábitos e costumes políticos vigentes na província. A organização das chapas eleitorais cabia aos chefes partidários. Estes, [...] presidiam grandes clãs familiares. Não é difícil de se concluir que tais chapas incluíssem os nomes dos parentes e amigos, além dos seus próprios e, só quando a resistência não fosse possível, aceitassem indicações de nomes estranhos ao seu círculo parental e ao meio. Certos elementos, por suas qualidades e por sua posição familiar, tinham lugar cativo no núcleo elitista. Comprova-se isto pela frequência e permanência de representantes das famílias Alencar, Castro e Silva, Paula Pessoa, Pompeu e Fernando Vieira, nos postos da carreira parlamentar e nos demais cargos públicos, enquanto prestigiadas e poderosas. (PAIVA, 1979, p.188).

A perpetuação dessas oligarquias no poder era garantida por eleições viciadas nas quais imperava, antes de tudo, a vontade do partido que estivesse de plantão no governo provincial, já que esse tinha a sua disposição o aparelho policial e o judiciário funcionando como garantidores do resultado. Afinal de contas como bem afirma Faoro (1998, p.653) “quem vota e elege são as atas”, mas para que isso prevalecesse era preciso se ter, antes de tudo, o controle desses instrumentos de poder. É esclarecedora, para o que colocamos acima, a fala do senador do Ceará, Sr. Jaguaribe, na sessão do Senado de 16 de julho de 1880. Ele relata fatos ocorridos nas últimas eleições para deputados. Eleições essas marcadas por “[...] violências praticadas em todo Império [...]”. Em sua Província, segundo ele, não foi diferente. Lá, “[...] homens apresentavam-se armados de machadinhas e outros instrumentos para quebrarem urnas, arrombarem portas, tentarem contra a vida de cidadãos pacíficos, contra o seu direito de votar, direito que lhes é conferido pela constituição do Império [...]”. Em seguida, indaga ao plenário, “[...] si aqui na côrte, debaixo dos nossos olhos passaram-se estes acontecimentos, [...] o que se deverá esperar em relação aos acontecimentos passados nessas regiões dos confins do império?”. Tudo isto é fruto da forma como estava organizada a estrutura institucional de poder no Brasil que, por sua vez, determinava a maneira de fazer política e, conseqüentemente, as eleições.

Em uma estrutura organizada dessa forma, e que foi dominante no Império e adentrou na República, era evidente que se fazia política visando, antes de tudo, atender a interesses particulares. O Estado é tratado como um patrimônio privado. Para Faoro (1998, p.631) “[...] 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.” E isto se dava, em boa parte, porque nessa época “[...] as oportunidades de emprego e rendas são limitadas [...]”, restando, portanto, o Estado como “[...] uma das poucas fontes de privilégio.” (CARONE, 1975, p.253). Vamos recorrer novamente ao senador Jaguaribe.

É marcante, para demonstrar o que estamos afirmando, um discurso seu no Senado, em 15 de maio de 1879, quando ele denuncia que em sua Província se cria e suprime comarcas para atender, unicamente, as demandas políticas. Ele, na tribuna do Senado, denuncia:

[...] a assembléa provincial, em sua ultima sessão, suprimiu as duas câmaras do S. Francisco da Uruburetama e Barbalha, no Cariry, o criou as de Pacatuba, [...] a de S. Benedito, na Serra Grande: daqueles eram juizes de direito os bacharéis Joaquim Pauleta Bastos de Oliveira e José Gonçalves de Moura, que participam do pecado original de ser carcarás, o 1º por consaguinidade e o 2º por afinidade. A nova comarca de Pacatuba está destinada ao Accioli, genro do finado senador padre Pompeu, a de S. Benedicto ao celeberrimo Antônio Sabino, actual chefe de polícia da província, sendo negocio resolvido que as comarcas suprimidas serão restabelecidas na próxima reunião da assembléa provincial, afim de serem nelas encartados o promotor da comarca da Vicosá, Placido Pessoa, cúmplice da hecatombe de Tabatinga, e João Adolpho, secretario da província. Julgo-me no dever de dar algumas explicações [...]. Estas explicações consistem em que juizes de direito das comarcas suprimidas pertencem ao partido conservador [...] eles tinham o pecado original de serem carcarás.

Era natural que em um sistema desses estivessem por trás de qualquer cargo público, de obras, etc., os políticos e seus agregados e, evidentemente, os mais mesquinhos interesses particulares. Não é de estranhar, então, que todos os negócios da Província (e depois do Estado) tivessem que passar necessariamente pelas mãos desses grupos oligárquicos que dominavam toda a vida política do Ceará. Sendo assim, os que desejavam estar próximo das “tetras” do Estado sabiam, perfeitamente, que estar no poder ou com o poder era fundamental para se angariar as benesses dos negócios do governo provincial e central.

É dentro do quadro descrito acima que iremos narrar acerca de como se dava a obtenção das concessões e dos recursos para a instalação das ferrovias e de outros benefícios no Ceará³⁹. E que, como bem discorreu o professor Gervácio Aranha (2006, p. 52):

[...] as estradas de ferro, na parte do Norte do Brasil a que hoje chamamos Nordeste, foram marcadas por interesses privados de toda ordem, interesses que ficaram a mercê do então jogo politico praticado pelas elites provinciais ou estaduais no contexto do estado brasileiro. Consequentemente, uma prática que traduz com todas as letras a ideia de jogo, a construção de trilhos para todo lugar e para lugar nenhum. Até porque,

³⁹ Pontificava nesse Estado patrimonialista a figura do “Coronel” como instrumento deste para a cooptação dos votos necessários a perpetuação desse sistema. Maria Isaura Pereira de Queiroz (1977, p.171) citando Costa Porto, esclarece que “a base do coronelismo” é oriunda de sua “[...] capacidade de fazer favores”. Sendo assim, segundo a autora, “[...] somente os indivíduos bem aquinhoados de fortuna herdada ou adquirida tinham possibilidades de fazer favores e granjear clientela.” (1977, p.176). Mas os favores prestados pelo coronel não era oriundo “[...] somente dos seus bens pessoais, mas aproveita-se das rendas e poder do Estado para uma política individual.” (CARONE, 1975, p.270). Era por isso que esses eram tão ciosos no controle da máquina pública. Afinal de contas o Estado é encarado apenas como um prolongamento de seu domínio privado. O Nordeste, em particular, vai ter sua imagem umbilicalmente ligada ao coronelismo, uma vez que foi aqui que as oligarquias “conseguiram inventar uma região, em nome da qual falam e reivindicam”, tendo como objetivo primordial o de se perpetuar no controle “dos mecanismos tradicionais de poder e dominação.” (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2011, p.147).

alimentada pela ‘mística ferroviária’ propalada pela imprensa, aliada ao fato que as ferrovias passaram a ser vistas como um negócio altamente lucrativo, essas elites, fazendo um uso político da questão ferroviária, lançaram mão de toda a teia de cumplicidade e estratégias político-discursivas com vista á obtenção, nessa ou naquela localidade, do seu quinhão ferroviário.

É evidente que um Estado em que o patrimonialismo permeou a sua formação histórica teria, naturalmente, como marcas a ineficiência e a irracionalidade do que diz respeito à aplicação dos recursos públicos, é o que constatamos, por exemplo, na implantação das ferrovias no Brasil.

2.2 O “é dando que se recebe” da política ferroviária no Brasil

Disseminou-se em todo e qualquer lugar do Brasil, da segunda metade do século XIX e início do século XX, “[...] toda uma ‘mística ferroviária’, para não falar numa crença generalizada no papel redentor dessas varas de condão chamadas trilhos [...]” (ARANHA, 2006, p.172). Como não poderia deixar de ser, essa crença alcança largamente o parlamento nacional. Esse papel redentor dos trilhos era sempre lembrado pelos parlamentares. O deputado Leopoldo Cunha, representante do Espírito Santo, na sessão da Câmara dos Deputados, do dia 27 de julho de 1882, enfatiza, citando um relatório do Conselheiro Saraiva:

Para a prosperidade econômica a ferro-via é instrumento essencial, mas não é o seu unico papel o transporte dos productos. Encurtando as distancias elle serve a um tempo a todas as relações sociaes que crea, expande e multiplica. Instrucção publica, administração da justiça, comunicações postaes, industria e commercio: a tudo o que approxima os homens é os interesses, e approximando-os tende a tornar melhores aquelles e mais valiosos estes, serve a ferro-via como agente efficaz. No mesmo accelerado passo em que fomenta a producção ella crea novas necessidades locaes, tanto maiores quanto mais adiantada a civilisação, e assim alargando a área do consumo influe consideravelmente, pela actividade das trocas, a circulação dos valores. Não, são, portanto, os algarismos comparados da receita e da despeza, os unicos elementos a levar em conta na justa estimacão das vantagens das vias ferreas. De par com a sua renda immediata, cuja progressão é factó em toda parte observado, ellas têm a que pode chamar-se receita impalpável, qual a que resulta para o estado da intensidade das permutas, tanto mais amiudadas quanto maior a energia despendida na creação, e portanto na distribuição da riqueza. (Anais da Câmara dos Deputados. Sessão do dia 27 de julho de 1882, p.175).

Era no parlamento nacional – Senado e Câmara dos Deputados – que o jogo do toma-lá-dá-cá da política ferroviária brasileira se realizava de modo mais emblemático. Um toma-lá-dá-cá que foi profundamente prejudicial ao futuro das ferrovias no Brasil e, conseqüentemente, ao país. E não é de se estranhar que isso tenha acontecido, dado que essas duas casas do parlamento brasileiro eram ocupadas por uma elite política que tinha como foco maior de suas

preocupações os interesses que ao final resultassem em ganhos particulares. E nada mais exemplar para ratificar o que estamos afirmando do que a política de concessão de Estradas de Ferro no Brasil.

A política de concessão de ferrovias no Brasil, em função da dimensão dos recursos aplicados na construção de uma Estrada de Ferro, sempre foi objeto de cobiça da elite dominante Provincial/Estadual e Nacional. E essa cobiça aumentava mais ainda quando o “bolo” – a concessão – vinha recheado com garantia de juros e o privilégio de zona, o que inflacionava tremendamente o valor desta no mercado. Comumente, quem obtinha do governo central uma concessão não tinha nenhum interesse em construir ferrovias, mas apenas auferir ganhos financeiros com o repasse da mesma para algum grupo mais interessado diretamente na construção da Estrada de Ferro. O que se sabe é que essas concessões enriqueceram muita gente, e isto muitas vezes chegou a incomodar alguns parlamentares. No Senado, o senador Viriato de Medeiros mostra que os concessionários “[...] apenas porque tiveram a habilidade de percorrer as ruas, de subir as escadas de certos potentados, obtiverão fortunas colossais: uns 1.000:000 \$; outros, 800:000 \$! Enfim ahi estava o thesouro aberto para todos quantos erão concessionários de estradas!”. E de que no Brasil afora “[...] não há concessionário que não tenha ficado rico à custa do thesouro.” (Anais do Senado. Sessão do dia 03 de setembro de 1886, p.53).

Decidida a construção da Estrada de Ferro nas instâncias políticas e conseguida a garantia de juros e outros privilégios, o passo seguinte era o aportar das “aves de rapina” – políticos, concessionários, construtores, atravessadores, donos de terras, etc. – prontas para tirar o maior proveito possível da expansão do empreendimento. Todos, sem exceção, buscavam tirar de alguma forma possível vantagem do negócio. A forma de atuação e as vantagens auferidas por esses atores chegavam, em alguns momentos, a incomodar certos parlamentares. Estes levavam ao plenário do Senado e da Câmara dos Deputados essas inquietações. Na sessão do Senado do dia 25 de julho de 1884⁴⁰, o Senador João Alfredo expõe a maneira de atuação de alguns desses atores. Ele demonstra que:

[...] nem todos fórmão idéa do que é uma estrada de ferro, e das especulações que a propósito della se originão. Em primeiro lugar figura o 1º concessionario com crescido pessoal de procuradores, pelos quaos os lucros se espalhão; o concessionario vende a concessão, já se sabe, ganhando; depois a companhia organisa-se, e nessa ocasião ha sempre meio de tirar grandes vantagens; e, finalmente, ha ainda uns negocios de [...] desapropriações. Multiplica-se o valor de um pedaço de terra, de sorte que muitas vezes paga-se por mesquinha parte da propriedade tres ou quatro vezes o valor de toda

⁴⁰ Anais do Senado. Sessão do dia 25 de julho de 1884, p.35.

ela [...] formão-se companhias para essas desapropriações, e tudo vai pesar sobre o productur, que afinal é quem paga o transporte [...].

Novamente, em uma participação posterior, na sessão do Senado de 09 de junho de 1888⁴¹, o senador João Alfredo, do partido liberal, agora investido na condição de Presidente do Conselho, assegura que “[...] os lucros apurados pelos 1º, 2º e 3º empreiteiros são conhecidamente de mais de 40%”. Continua a sua fala, citando o caso da construção de uma Estrada de Ferro em Pernambuco, em que:

[...] O escandalo naquellas obras foi a tal ponto que, tendo-se, por exemplo, de tirar para um aterro material que estava proximo, o que na engenharia se chama, creio eu – empréstimo – como o empreiteiro tinha de lucrar com o augmento do transporte do aterro, deixava o que poderia tomar a 5 ou 6 metros de distancia para ir buscar o que distava um ou mais kilometros.

Um ambiente político contaminado, antes de tudo, por interesses eminentemente particulares induziu naturalmente a elite dirigente nacional a utilizar a política de concessões como moeda de troca. Essa atendia as reivindicações dos grupos dominantes locais – nas províncias, depois estados – recebendo em troca apoio político no parlamento nacional às demandas do governo central. E isto acontecia porque o governo central necessitava, dentro daquela visão liberal de distribuição de poder e que buscava ser vigente no Brasil, do parlamento para aprovação do orçamento e assim poder exercer as suas atribuições.⁴² É o momento em que os parlamentares se utilizam para fazer suas barganhas e exporem seu lado predador dos recursos do país. Esse apoio era também fundamental para que a ordem e os privilégios da elite dirigente fossem garantidos.

Se essa política de utilização das concessões como moeda de troca foi dominante no Império e na República, pelo menos nos seus primeiros anos, não foi muito diferente. Gilberto Freire (1962, p.229) chega a asseverar que “[...] as concessões que enriquecem os protegidos e depauperam o tesouro têm constituído o eixo em torno do qual gira tôda a engrenagem republicana [...].”

É no palco do Senado e da Câmara dos Deputados que as bancadas de cada unidade do país se armam, e valendo-se das mais distintas estratégias se engalfinham na busca incessante

⁴¹ Anais do Senado. Sessão do dia 09 de junho de 1888, p.54.

⁴² Carvalho (2011, p. 418) lembra que no segundo reinado “predominava a ficção do regime constitucional, da representação, dos partidos, do liberalismo político, da civilização”. Como falar na existência de um regime político liberal convivendo com um poder moderador, em que o imperador pode quase-tudo. Poder Moderador este que “pode chamar a quem quiser para organizar ministérios; esta pessoa faz a eleição, porque há de fazê-la; esta eleição faz a maioria. Eis aí o sistema representativo do nosso país.” (NABUCO, 1975 apud CARVALHO, 2000, p.128).

dos ditos “trilhos redentores” para seus torrões. E nesse embate, se considerarmos o tamanho do seu exército – soldados e armamentos, ou seja, o tamanho de sua bancada e de sua economia – o Ceará se saiu muito bem. A sua representação foi incansável na luta pela implantação de ferrovias. E conseguiu, ainda no Império, não uma, mas duas: a encampação e o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e a implantação da Estrada de Ferro de Sobral (EFS).

A sessão do Senado, em 13 de junho de 1871, foi um momento importante para que o senador liberal do Ceará, Tomás Pompeu de Souza Brasil, marcasse posição a respeito do que pensava sobre a implantação das ferrovias no Brasil e, especialmente, no Norte.⁴³ O debate envolvia principalmente uma disputa entre o Governo Central, partidário da expansão da ferrovia D. Pedro II para o interior de Minas Gerais até alcançar o Rio São Francisco ou algum afluente seu, *versus*, principalmente, as fortes bancadas da Bahia e Pernambuco que reivindicavam o prolongamento de suas vias férreas até o leito desse rio.

Logo no início do debate, o Sr. Saraiva, senador pela Bahia, estabelece as condições para acompanhar o governo ao afirmar que:

[...] é preciso que o Ministério seja franco. Quer dar a Minas 20, 30,40 léguas de estradas de ferro? Concordamos com isso. Mas é preciso que se nos dê também meios suficientes para o prolongamento das outras vias férreas. O que há de mais urgente demais justificado é o prolongamento do caminho de ferro da Bahia, por que, como já demonstrei, sem esse prolongamento estamos a pagar 1.120:000\$ anualmente sem proveito para o Império, e para a grande lavoura da minha província.⁴⁴

O senador encerra esse trecho de sua fala, lembrando a seus pares o prejuízo que essa pequena ferrovia⁴⁵ estava causando ao Erário Público e a pouca serventia que a mesma tinha para a lavoura de sua Província. E qual era a solução? Como era de costume, a saída deveria ser o seu prolongamento. Essa alternativa dada pelo representante da Bahia era recorrente. Para ele, o prolongamento seria a saída para tornar o trecho da ferrovia já existente mais viável e produtivo. Essa era uma boa estratégia para sensibilizar os seus pares.

⁴³ Nós nos acostamos à ideia de Norte do Professor Gervacio quando ele diz que usa “o termo Norte ou nortista não para designar o Norte enquanto bloco monolítico, mas à porção recortada do discurso da seca, composta pela maior parte das províncias que compõe o Nordeste atual. Essa porção, associada à imagem do ‘sofrimento’, embora só na década de 1920 tenha tomado corpo como algo institucionalizado, teve seus contornos definidos ainda no tempo do Império, o que indica que ela não pode ser confundida com o antigo Norte, sendo esta distinção que remete a ideia de Nordeste.” (ARANHA, 2006, p.18).

⁴⁴ Discurso do Sr. Saraiva, Senador pela Bahia, pronunciado em 13 de junho de 1871. In: Anais do Senado, 26ª sessão do ano de 1871, p. 111.

⁴⁵ A ferrovia acima citada pelo senador Saraiva, a Bahia (Salvador) – São Francisco, nesse momento de sua fala, não ultrapassa as cercanias do recôncavo baiano, a uma distância de 125 quilômetros a partir do ponto inicial até Alagoinhas, restando portanto centenas de quilômetros até o seu destino final, o Rio São Francisco, o que só foi alcançado décadas e mais décadas depois, já na República.

A todo o momento, também, o representante da Bahia não perde a oportunidade de afirmar que o caminho mais racional para se chegar ao rio São Francisco é a ligação Bahia (Salvador) – São Francisco. A sua insistência tinha uma razão: se assim fosse concretizada essa ligação, a Bahia estaria mais habilitada para “[...] controlar o comércio e as comunicações do vale do São Francisco”. (MELLO, 1984, p. 192). Em nenhum momento, ele se esquece de enfatizar a sua estratégia de combate que era a de falar sempre em nome dos interesses maiores do Norte. E para isso, envergadura política não lhe faltava. Era no Senado, como se sabe, um político de largo prestígio. Sua fala não era a fala de um qualquer. Ela tinha um peso político significativo e norteava o posicionamento de outros parlamentares.⁴⁶

Ele sabia que iria precisar não só do apoio da forte bancada de Pernambuco, mas também, do apoio das bancadas das pequenas províncias dessa região. Em diálogo com representantes de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, ele estabelece sua posição de combate naquela trincheira: “[...] Tratem dos interesses de Minas; mas não esqueçam [dos] interesses maiores do Norte.”⁴⁷

Antevendo que os opositores do prolongamento da estrada de ferro D. Pedro II estavam de armas em punho, ou seja, com votos suficientes para barrar no plenário o projeto do governo, o Senhor Presidente do Conselho recorre a estratégia mais eficiente para conquistar o apoio, especialmente, das bancadas da Bahia e Pernambuco: O toma-lá-dá-cá.

Ao se dirigir ao Sr. Saraiva, senador pela Bahia, ele expressa sua intenção: “[...] Esteja certo de que hei de acompanhá-lo nos votos que faz pelas estradas de ferro do Norte e de São Paulo [...]”. Mais adiante, ele deixa mais claro sua intenção ao afirmar que “[...] desde já me comprometto, qualquer que seja minha posição, a acompanhar os nobres senadores pela Bahia e Pernambuco nos esforços que fizerem para que também sejam atendidos os interesses daquelas estradas.”⁴⁸

O senador Pompeu, que até então observava com atenção o debate do Presidente do Conselho com seus pares, pede a palavra e entra na discussão já estabelecendo sua posição. Ao se dirigir ao Presidente do Conselho, ele já evidencia que o seu voto a favor do projeto só seria dado se fossem atendidas duas condições: “[...] primeiro que o governo demonstrasse a conveniência, a utilidade incontestável desta medida” e, em segundo lugar, “[...] que demonstrada a conveniência, esse benefício, que se vae fazer a uma província, se estendesse,

⁴⁶ Este prestígio político lhe rendeu a chefia de dois gabinetes liberais: o de 28 de março de 1880 e o de 06 de maio de 1885.

⁴⁷ Senador Saraiva. In: Anais do Senado. 26ª sessão do ano de 1871, p.111.

⁴⁸ Fala do Visconde do Rio Branco, Membro do partido conservador e Presidente do Conselho de Estado, em sessão do Senado de 13 de junho de 1871. In: Anais do Senado. 26ª sessão do ano de 1871, p. 116.

com equidade, a todas as mais do Brasil, principalmente do norte, que até hoje são enfeitadas, ou as menos consideradas nos favores do estado.”⁴⁹

As duas condições impostas por ele para dar aval ao projeto do governo eram, naquele momento, uma boa estratégia para pressionar o Presidente do Conselho e deixá-lo mais fragilizado a ponto de tornar mais fácil as pressões reivindicativas do Norte. Em primeiro lugar, porque ele sabia, de antemão, que o governo não dispunha de um bom projeto técnico sobre o melhor traçado da ferrovia D. Pedro II para Minas. No melhor estilo dos grandes oradores-atores, as suas colocações são arrasadoras.

Dirigindo-se ao Presidente do Conselho, demonstra “que os documentos offerecidos pelo governo estão em opposição a suas asserções”, ou seja, o chefe de governo falava algo e os estudos realizados por esse mesmo governo dizia o contrário. Para ele, o governo teria que ser mais preciso.⁵⁰ Em seguida, como um bom diplomata, afirma que não quer “Negar de maneira alguma á rica, populosa e civilizada província de Minas uma estrada de ferro, uma viação por onde ella possa transportar seus ricos productos e fazer sua comunicação com um dos pontos do litoral do Brasil”, só não concorda que essa ligação tenha como objetivo ligar o Rio de Janeiro ao São Francisco, já que para ele o traçado mais racional seria ligar a Bahia (Salvador) ao São Francisco, como bem havia demonstrado o Sr. Saraiva, senador da Bahia.

A cada momento, e lançando mão de um autêntico toma-lá-dá-cá, ele não se esquece de estabelecer as condições de ficar ao lado do governo nesse projeto:

[...] estou disposto a dar o meu voto em favor de uma estrada para Minas, visto que isso é conveniente e util áquella provincia, e, por conseguinte, a todo o Imperio; mas falta a segunda condição de meu voto, e é que esse beneficio que o governo com razão quer prestar a Minas seja repartido com as provincias do Norte. Esta condição é de equidade com relação ao resto do Império, é de rigorosa justiça com relação ao Ceará. Senhores, não é por espírito de bairrismo que advogo aqui os interesses das provincias do Norte; pelo contrario é para que os sentimentos de justiça, que devem predominar no governo com relação a todas as partes do Imperio, não falem para com as provincias do Norte; é para que essas desigualdades e preferencias odiosas não tendam a affrouxar os laços que eu e todos os meus amigos desejam que permaneçam firmes e unidos [...].

Falar em nome de um Norte sofrido, principalmente, da Paraíba para cima, era uma atitude inteligente do Senador Pompeu para receber apoio dessas bancadas, com o propósito de atingir o seu objetivo maior que era o de dotar o Ceará de caminhos de ferro. “O que é que se tem dado até hoje, Sr. Presidente, às Províncias do Maranhão, Piauhy, Ceará, Rio Grande do

⁴⁹ Fala do Senador Tomás Pompeu na 28ª sessão do Senado, em 13 de junho de 1871, p. 118-119.

⁵⁰ Naquele momento, nem o próprio ministro tinha certeza qual era o melhor traçado para ligar o litoral do Rio de Janeiro ao São Francisco: se era pelo Rio das Velhas ou pela linha do Parahybuna. CF. Idem, p. 118.

Norte e Parahyba?”⁵¹ Indaga ele ao presidente da casa. E num tom de lamento, pergunta ao plenário: “[...] ellas não fazem também parte deste império, não contribuem igualmente, quer com o sangue, quer com o trabalho de seus filhos para a integridade e prosperidade do império?”. Em seguida, não se esquece de sustentar que essas províncias têm feito “[...] tudo quanto é possível para elevarem-se ao nível daquellas que são mimosas e protegidas do governo [...]”, ou seja, das províncias consideradas grandes. “E o Ceará o que tem de ferrovias?” Pergunta ao plenário, para em seguida afirmar: “O Ceará não tem um palmo de via férrea [...]”. Para ele, “[...] se há província que deva merecer o concurso dos poderes públicos é a província do Ceará”. Na sequência mostra:

[...] a província do Ceará tem lutado com sérias difficuldades da natureza [...] ella é sujeita a seccas periodicas, flagello que muitas vezes reduz a sua população e todas as suas fontes de riqueza; mas não obstante tem reagido contra a natureza, e apesar da irregularidade das estações tem conseguido elevar-se a um grao de prosperidade que faz inveja a muitas outras; e estaria muito mais adiantada se tivesse a felicidade de merecer a protecção, que outras teem tido.

O que percebemos na fala acima do Senador Pompeu é que quando se quer traçar um quadro positivo da Província, a seca não é empecilho⁵². O que falta mesmo ao Ceará são os favores do governo. E nesse jogo do toma-lá-dá-cá, eles chegaram ao Ceará e em proporção muito maior do que para seus vizinhos do Norte.

Nesse e em outros discursos do Senador Pompeu enxergamos também, claramente, que o representante do Ceará tinha plena convicção de que ele precisava, para ser ouvido, repetir à exaustão a cantilena de um Norte sofrido e discriminado, em especial, o Ceará. E ele era umas das pessoas certas para se colocar na linha de frente de defesa dos “interesses maiores” da região. Reunia os elementos necessários para que sua fala fosse ouvida. Tinha credibilidade, já que sua capacidade intelectual assim o credenciava; tinha um inigualável poder de argumentação e, o mais importante, também, uma capacidade incomum de usar palavras e frases que tocassem nos sentimentos dos que estavam lhe escutando.

⁵¹ Pompeu assim se expressava e com razão, já que apenas as províncias de Pernambuco e da Bahia eram dotadas de ferrovias em todo Norte do país e, mesmo assim, os trilhos aí não haviam avançado muito. Em Pernambuco, a Recife – São Francisco estava estacionada em Palmares. Na Bahia, a Salvador (Bahia) – São Francisco só havia alcançado Alagoinhas.

⁵² Observamos que no início dos anos de 1870 ainda não havia um “Discurso da Seca” na ordem do dia. Embora o senador lembre as secas do Ceará, a Província não deixava de alcançar certa prosperidade. É que esta última palavra ainda era a palavra de ordem para justificar a reivindicação de uma ferrovia, ou seja, a Província já tem certa prosperidade e, no entanto, não se incrementa mais ainda pela ausência do trem de ferro.

A luta do Senador Pompeu na defesa dos interesses do Ceará se estendeu por todo o seu mandato. Na sessão do Senado do dia 05 de junho de 1873⁵³, em que o governo defendia a aprovação de um projeto que elevaria o imposto de exportação sobre o algodão, ele se coloca, em princípio, contrário a aprovação do mesmo já que para ele a sua Província “[...] e outras do Norte, productoras de algodão [...] que não gozam daquellas vantagens, [ferrovias] que compensação recebem do pesado imposto que pagam?”. Em seguida, ele lembra que “[...] a justiça exige distribuição igual de onus e vantagens a todas as Províncias na proporção de cada uma”. Na sua fala mostra ainda que as províncias de São Paulo, Bahia e Pernambuco jogaram no colo do governo um pesado fardo, ao se obrigarem:

[...] a pagar mais 2% dos juros do capital empregado na construcção daquellas obras, e não tendo pago estes juros, não sei porque razão o governo do Estado assumiu a si esse compromisso, a paga hoje não só os 5% a que se comprometteu, como mais 2% das províncias [...].

Observamos em sua fala que ele sempre insiste em lembrar que algumas províncias recebem mais benefícios do governo do que outras e que isto não é justo para com as outras, principalmente para com as pequenas províncias do Norte. Aceita votar esse projeto, desde que o resultado do acréscimo do imposto seja “[...] convertido em vias férreas e outros elementos de prosperidade para o paiz, porque então anima não só as Províncias que já estão protegidas como aquellas que ainda hoje não teem viação alguma”.

Em sessões do Senado do dia 16⁵⁴ e do dia 26⁵⁵ de julho de 1873, está em pauta um projeto do governo orçado em 40.000:000 \$ (quarenta mil contos de réis) para a construção de uma ferrovia no Rio Grande do Sul. O Senador Pompeu, como sempre, quando estava em discussão a destinação de recursos para outras províncias, não se opõe a que o Rio Grande do Sul possa ser contemplado com esse projeto, mas ao mesmo tempo não se esquece de ressaltar que a sua “[...] observação comparativa é somente para mostrar a desigualdade com que as Províncias são tratadas, e chamar o governo a sentimentos mais equitativos”. Chama à atenção do Senador Pompeu o volume de recursos, uma fortuna na época, destinado a uma ferrovia no Rio de Grande do Sul. Ele indaga da tribuna se esse valor “[...] esta nas proporções do nosso estado financeiro, isto é, se nossas finanças podem comportar tamanha despeza [...]”. Mas o que mais chama a atenção de Pompeu é que “[...] o governo confessa que não tem dados nem para o traçado nem para o orçamento [...]”, para a ferrovia que se propõe a construir. O que não

⁵³ Anais do Senado. Sessão do dia 05 de junho de 1873, p.36.

⁵⁴ Anais do Senado. Sessão do dia 16 de julho de 1873, p.81-82.

⁵⁵ Anais do Senado. Sessão do dia 26 de agosto de 1873, p. 193-195.

era incomum. Via de regra, boa parte das ferrovias construídas no Brasil foram implantadas sem que se levasse em consideração qualquer racionalidade técnico-econômica. O que no futuro foi ruim para esse meio de transporte e para o país, já que o Brasil pagou um preço muito alto por conta dessa irracionalidade.

Continua sua fala conclamando por tratamento equitativo do governo para com todas as províncias, ao observar:

[...] que se vae conceder um favor desta ordem à província do Rio Grande do Sul, uma estrada na importancia de 40.000:000, sem traçado conhecido, sem orçamento, sem dados estatísticos sobre sua renda futura, que compensação o governo pretende dar às demais províncias que não teem a fortuna de tão alta protecção? É esta a minha principal observação, sem ciumes, nem enveja, somente, repito, para que outras províncias não fiquem esquecidas.

Mais adiante reclama que se:

[...] para o Rio Grande do Sul abre-se o thesouro e derramam-se às mãos cheias os favores do Estado; para as outras províncias apenas se concede a possibilidade do governo favorecer com sua garantia até 7% o premio dos capitaes das emprezas que estiverem em certas condições [...].

Nesse momento, a insistência de Pompeu em buscar sensibilizar o governo central para que ele não só dê garantia de juros para as ferrovias projetadas do Norte, mas também faça aporte de recursos diretos ou via empréstimos para viabilizar alguns projetos ferroviários nessa região tinha um objetivo, que era o de dar prosseguimento a construção da Estrada de Ferro de Baturité, cujo senador era um de seus diretores, e que naquele momento estaria passando por sérias dificuldades financeiras para concluir os trechos ferroviários projetados, haja vista que a companhia não conseguia levantar os recursos necessários para a conclusão do que havia projetado⁵⁶. Na sequência de sua fala, Pompeu pergunta ao Sr. Visconde do Rio-Branco, Presidente do Conselho e que se fazia presente no plenário do Senado tentando convencer os senadores a aprovarem esse projeto: “[...] se o governo não está disposto, à vista do favor imenso que se concede ao Rio Grande do Sul, a liberalizar também alguma desta mesma ordem com as Províncias do Norte [...]”. Em seguida, já com o pensamento voltado para o seu

⁵⁶ A Estrada de Ferro de Baturité fora projetada para ser construída em três seções. A primeira entre fortaleza e Pacatuba; a segunda, dessa localidade a Acarape e, a última, desse lugar até Baturité. O início efetivo dos trabalhos se deu em 20 de janeiro de 1872, mas só em 01 de julho de 1873 se dão o assentamento dos primeiros trilhos. Em 14 de setembro de 1873 é que um pequeno trecho – Fortaleza/Porangaba – da 1ª seção é inaugurado com apenas pouco mais de 7 quilômetros de extensão. O trecho total da primeira seção só veio a ser inaugurado em 09 de janeiro de 1876 com pouco mais de 33 quilômetros. E aí, a ferrovia ficou estacionada até ser encampada pelo governo central em setembro de 1878.

Ceará, indaga ao Presidente do Conselho se “não haverá alguma que mereça uma estrada, senão nas mesmas proporções de que se trata, ao menos em condição de comunicar seu centro productivo com as praças de exportação?”. Para ele, se existe uma província que seja merecedora de um benefício dessa grandeza é a Província do Ceará, “[...] que ao menos em população é superior ao Rio Grande do Sul, mas em favor é a mais esquecida”.

No final e em tom de lamento e munido de um bom argumento – de um Norte sofrido, discriminado, utilizado para sensibilizar o governo e os seus pares no atendimento de suas reivindicações, está sempre a lembrar de que “[...] umas Províncias são filhas e outras são enteadas [...]”, ou seja, o Norte não recebe do governo o que tem direito em termos de benefícios materiais e recursos financeiros. Notamos, portanto, que Pompeu está sempre a falar em nome de todo o Norte, o que na verdade era uma estratégia eficiente utilizada por ele para conseguir se fortalecer e assim extrair do parlamento e do governo benefícios para essa região, em especial, para o Ceará.

No Senado, é marcante a sessão dos dias 01 e 02 de setembro de 1875⁵⁷ para mostrar como funcionava a política do toma-lá-dá-cá entre as bancadas das províncias, e destas, com o governo central. Nessa sessão, entra em discussão um pedido para a Estrada de Ferro Macahé-Campos, para a qual se solicitava ao governo central uma garantia de empréstimo no valor de 3.000:000 \$ (Três mil contos de réis), o que para alguns senadores era favor demais que o governo estaria proporcionando a essa empresa. O senador da Bahia, Sr. Zacarias, se posiciona contrário ao pedido da empresa já que ele entende que a lei de 24 de setembro de 1873 limitava a ajuda financeira do governo central apenas à subvenção quilométrica ou à garantia de juros. Para ele, com a garantia desses favores “[...] entendeu o legislador que prestava às vias férreas nas províncias grandes favores.” (p. 37). Também se coloca contrário à pretensão da empresa o senador Antão, representante da província de Minas Gerais. Para esse senador a garantia de empréstimo que se pretende prestar a essa companhia é um favor de tal magnitude que pode abrir “[...] um precedente tão perigoso [...]” que levará naturalmente a “[...] uma grande ruína para as finanças do paiz [...]”, porque para ele “[...] se ia associar o Estado à empresas particulares que, mal planejadas e mal executadas, veem-se na necessidade de recorrer ao thesouro público.” (p.06).

Entendimento diferente dos senadores acima citados tinham os representantes do Rio de Janeiro e do governo. Os que advogavam esse favor do Estado para essa companhia asseguravam, como era costume, um futuro promissor para a mesma. O Senador Nunes

⁵⁷ Anais do Senado. Sessão dos dias 01 e 02 de setembro de 1875. p. 01-41.

Gonçalves, do Rio de Janeiro, assegura da tribuna que a Macahé-Campos “é uma companhia que inspira confiança, cujo futuro não pode sofrer a menor duvida.” Em seguida, acrescentava que não via “[...] razão aceitável pela qual se negue o favor que ella solicita”. (p. 18). A outra linha de argumentação dos que defendiam o pleito da Macahé-Campos era a de que a sua falência acarretaria um prejuízo enorme ao Brasil. Assim, o melhor para o país é socorrê-la. É nesta direção que se posiciona o Visconde do Rio-Branco. Ele assegura:

A ruína de uma empresa como esta teria grande prejuízo aos interesses públicos, traria grande danos à lavoura, de uma boa parte da província do Rio de Janeiro, desanimaria a iniciativa particular, que se propoz a esse melhoramento com as melhores intenções, procurando lucros legítimos e razoáveis, e que foi tão feliz que nos apresenta uma estrada com o tráfego já aberto, servindo a mais de dous municípios da província do Rio de Janeiro, e dous municípios dos mais ricos, com os de Campos e Macahé. (Anais do Senado. Sessão do dia 01 de setembro de 1875, p.20).

Essa sessão é um bom momento para o Senador Pompeu exercitar uma prática comum no parlamento nacional: o toma-lá-dá-cá. Nesse momento, ele busca se aliar aos interesses da Macahé-Campos, logo do Rio de Janeiro. Pompeu se dispõe votar a favor do projeto da Macahé-Campos que solicitava do governo uma garantia de empréstimo, desde que, como sempre, o favor seja estendido a outras empresas de outras províncias, em especial, a Estrada de Ferro de Baturité, que nesse instante passava por uma grave crise financeira, uma vez que não conseguiu realizar a subscrição integral das ações que lançou no mercado e porque, também, estava com dificuldade em obter no mercado interno e externo, via empréstimo, o aporte de capital necessário a continuação do empreendimento.

No meio da discussão do projeto da Macahé-Campos, que era de interesse do governo, o senador do Ceará com muita astúcia e rapidez apresenta uma emenda aditiva a esse projeto em que permite que o governo “é igualmente autorizado para conceder a garantia de 2.600:000 \$ a companhia cearense da Estrada de Ferro de Baturité, nas mesmas condições, e com as mesmas cautelas exigidas para garantia do empréstimo à companhia de Macahé.” (p.13). Pompeu sabia que essa era uma grande oportunidade para que a Estrada de Ferro de Baturité pudesse finalmente conseguir os recursos necessários para dar continuidade à expansão dos trilhos em direção de Baturité. Entendia que nesse momento o melhor para a sua Província era se aliar aos interesses da Macahé-Campos, porque estava convencido de que a situação das duas empresas era semelhante. Eram empresas já constituídas por meio da iniciativa privada e que agora passavam por sérias dificuldades financeiras para dar continuidade ao empreendimento e que, tanto uma como outra, necessitavam nesse instante, e como sempre, da mão santa e salvadora do Estado. E ele parte para defesa desse projeto:

Pronunciando-me, Sr. Presidente, por esta maneira em favor da pretensão da empresa Macahé e Campos, não visio somente o interesse que possa dahi auferir em favor de empresa semelhante em minha província. Sustento em these a conveniência que há em não deixar fallir essa empresa que realizou tão importante benefício à industria, porém o senado me permittirá que aproveite esta occasião, em que o corpo legislativo é chamado a apreciar esse serviço a attender o justo reclamo de uma empresa, cujo fim é tão útil, para também solicitar a attenção do mesmo senado em favor da empresa Cearense, que tem por fim abrir communição ou dar sahida aos productos de certa zona, a mais importante do Ceará. (Anais do Senado. Sessão dos dias 01 e 02 de setembro de 1875, p.29).

Pompeu percebia também que era preciso estar muito bem munido de bons argumentos para sensibilizar o plenário a votar favorável ao seu pleito, que era o de estender a Estrada de Ferro de Baturité, o mesmo que o governo queria conceder a Macahé-Campos e, para atingir seus objetivos, ele se utiliza do discurso de que o governo deveria tratar todas as províncias de maneira equitativa já que o entendimento do governo era de que, em princípio, esse favor não deveria ser extensivo a outras empresas. Mas, Pompeu, com muita sabedoria e insistência estava sempre a bater na mesma tecla⁵⁸ e em tom de súplica e se dirigindo ao plenário do senado, lembrava que:

[...] confiando na equidade do senado, espero que, se elle tomar em consideração e approvar o projecto, que autorisa o governo a conceder o empréstimo por modo conveniente à Companhia Macahé e Campos, não se recusará a estender esta protecção ou este favor à empresa Cearense, cujo interesse acabo de advogar: o contrario seria uma desigualdade ou antes um privilegio odioso, e por conseguinte um acto menos digno de corporação tão sabia. (Anais do Senado. Sessão dos dias 01 e 02 de setembro de 1875, p.31).

Ele articulou tão bem essa linha de argumentação que senadores, em princípio contrários ao projeto da Macahé-Campos, como o senador Zacarias, da Bahia, se sentiram incomodados com o tratamento que o governo estava dando a outras províncias como, por exemplo, o Ceará. Ele, o senador Zacarias, em determinado momento e no calor da discussão pergunta ao plenário, se “[...] esta empresa [a Macahé-Campos] é a única digna dos favores do governo e não também a de Baturité, só porque o nobre ministro da agricultura é natural do districto e seu representante na câmara?” (p. 17). O cerco foi tão intenso que em dado momento da sessão alguns defensores do projeto da Macahé-Campos e que não eram simpáticos à extensão desse favor a Estrada de

⁵⁸ Observamos nessa e em outras falas do senador Pompeu que ele bate insistentemente, como era de costume até aquele momento, na tecla da desigualdade entre as províncias no que diz respeito à distribuição de verbas e garantias para os empreendimentos ferroviários. Percebemos também claramente que a seca ainda não se transformara, até esse momento, no “grande mote” da bancada cearense para arrancar do governo central recursos com vista aos chamados “melhoramentos materiais” do Ceará.

Ferro de Buturit , como o Visconde do Rio-Branco já afirmava que “se está nas mesmas circunstâncias, e se o thesouro p de ocorrer a mais esse, não terei duvida em votar a favor da Estrada de Baturité”. (Anais do Senado. Sessão dos dias 01 e 02 de setembro de 1875, p.19).

Entra também nessa discussão o senador por Alagoas, Cansan o de Sinimbú, futuro presidente do Conselho de Estado e já pensando que no futuro poderia precisar – o toma-l -d -c  – dos parlamentares que nesse momento defendem esse projeto de extensão de garantia de empréstimo a empresas ferroviárias; ele se posiciona ao lado desses, uma vez que a sua província, que nesse momento reivindicava cotidianamente a expansão dos trilhos em seu território, poderia mais cedo ou mais tarde precisar desse mesmo favor. Para ele:

Toda vez, Sr. Presidente, que vier uma obra nas condi es desta que se acha em discussão, confesso a V. Ex. que não poderei recusar-lhe meu apoio por uma razão muito simples, e   que de todos os benefícios reclamados pela lavoura aquelle que me parece de effeito mais eficaz e prompto são as vias de comunica o. Sempre que me demonstrarem que ha um ponto industrial, um ponto onde existem productos accumulados que carecem de facil transporte para os mercados em que são consumidos, a uma empreza destas nunca recusarei meu apoio. (Anais do Senado. Sessão dos dias 01 e 02 de setembro de 1875, p.32).

Como podemos observar a primazia da força política sobre qualquer considera o técnico-econômica como elemento determinante na constru o de uma estrada de ferro   a prática comum da política de concessão ferroviária no Brasil – o toma-l -d -c  – fora tremendamente prejudicial aos interesses do país, uma vez que essa prática vai induzir a constru o de ferrovias sem que se levasse muito em considera o qualquer racionalidade técnico-econômica. Eram ferrovias normalmente caras e economicamente injustificáveis, e que no futuro v o representar um fardo muito pesado para o tesouro nacional.

  bom lembrar que, de um modo geral, temos a percep o de que era a força política o elemento determinante para viabilizar a constru o de uma dada ferrovia. As considera es técnico-econômicas eram pouco levadas em conta. Ter musculatura política no parlamento e junto ao governo central era o bastante. O senador Saraiva, no Senado, ao se posicionar contrário ao prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II até o Rio das Velhas, porque entendia que esse não era o percurso mais racional, coloca com todas as letras que se gastavam “rios” de dinheiro com estradas políticas. Para ele, só se justifica essa liga o “[...] porque a política o exige”. Para o senador da Bahia, esse “[...] engano   grosseiro. Não temos dinheiro para facilitar por meio de caminhos a exporta o de nossos mais ricos productos, e temos já milhares de contos para estradas políticas?”.⁵⁹ Mas existe outra justificativa se não essa para

⁵⁹ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 12 de junho de 1871, p.88.

essa ligação? Indagava ele, ao plenário. Essas estradas políticas se proliferam pelo Brasil. Logo é a política definindo os rumos que esse meio de transporte deveria tomar.

As palavras ditas acima pelo senador Saraiva nos remete a algumas colocações feitas na introdução deste trabalho. Já na introdução ressaltamos a importância do político para a compreensão do todo social. Neste caso específico e em outros, observamos que a maneira dominante de fazer política no Brasil define os rumos que o setor ferroviário tomará no país. O Brasil que, a partir da segunda metade do século XIX, vê na implantação das ferrovias um instrumento eficaz na edificação de um sistema de transporte mais eficiente, no entanto, em função de escolhas políticas equivocadas na condução dos negócios do Estado Nacional opta por um modelo de política de transportes marcado acentuadamente por injunções políticas.⁶⁰

2.3 O Ceará: da exuberância à dramatização da miséria

Era muito comum no Brasil da segunda metade do século XIX e início do século XX se traçar um quadro promissor da Província, depois Estado, quando se estava querendo obter uma concessão para a construção de um dado trecho ferroviário. Isto se fazia necessário, dado que era preciso convencer, em primeiro lugar, o governo central e o parlamento para se obter a concessão e, em segundo lugar, os detentores do capital necessário para a concretização do empreendimento.

A legislação vigente sobre transporte ferroviário no Brasil induzia, naturalmente, a que os interessados na construção de ferrovias no país fossem obrigados a traçar um quadro de exuberância da região por onde deveria passar o trem e do próprio empreendimento ferroviário, com extremo otimismo, já que o marco regulatório do setor exigia uma rentabilidade financeira mínima de 4%. E isto não era difícil de alcançar, pelo menos no papel. A partir daí se construía um cenário perfeito de uma província pujante e imune a crises. Logo, a construção da ferrovia seria plenamente justificável e, conseqüentemente, estaria garantida a sua rentabilidade.

Em todo e qualquer lugar do Brasil onde se pretendia construir um trecho ferroviário se traçava um cenário de exagerado otimismo para aquela região e, naturalmente, para o futuro do empreendimento, que na maioria das vezes não condizia com a realidade. Quando, por exemplo, estava em discussão o prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II até Lagoa Dourada, em

⁶⁰ Aqui mais uma vez vemos a política definindo os rumos do país. Por isso, é tão importante, hoje, o estudo da história política, já que através dela podemos tomar conhecimento das escolhas políticas equivocadas que se fez no passado e é através do conhecimento desse passado – com os olhos voltados para o presente – que podemos estabelecer políticas mais eficientes, por exemplo, no setor de transporte.

direção ao Rio São Francisco, na Sessão do Senado do dia 12 de junho de 1871⁶¹, observamos essa prática. O Visconde do Rio Branco, Presidente do Conselho de Estado, e que nessa sessão estava na linha de frente das tropas do governo que defendiam esse projeto de prolongamento da D. Pedro II, recorre a essa linha de argumentação para convencer o plenário a votar a favor do projeto do governo. Ele, o visconde, insiste em enfatizar que essa “[...] é uma das linhas de estradas de ferro productiva; sua renda ha de pagar a sua despesa [...] Vê-se que a estrada de ferro D. Pedro II nesta zona, a medida que se prolonga, a sua renda cresce consideravelmente, cobrindo toda a despeza”. E mais adiante, utilizando-se de uma eloquência refinada como instrumento de persuasão, acrescenta que “é, pois, uma veia de ouro o prolongamento até à Lagôa Dourada; não pode, não deve haver receio em autorisar o governo para leva-lo a effeito.”

Esse tom de otimismo e de acentuado exagero na construção de um quadro de exuberância que, na maioria das vezes, não estava em sintonia com o mundo real chegou, como era de se esperar, ao Ceará. E ele era amplamente difundido por sua elite dirigente. Nos jornais, nos relatórios dos presidentes de Província e nos discursos dos parlamentares cearenses na Câmara dos Deputados e no Senado, isso é facilmente percebido.

Os que no início dos anos setenta, do século XIX, advogavam a construção da Estrada de Ferro de Baturité difundiam na imprensa a ideia de que esse empreendimento seria altamente compensador para os seus investidores, visto que os trilhos dessa ferrovia iriam alcançar uma região – percurso Fortaleza/Baturité – que não tinha paralelo em termos de superabundância em todo Norte do país. Chama-nos mais atenção ainda a facilidade em se construir um clima de acentuado otimismo sobre o futuro do empreendimento que, obviamente, seria indubitavelmente promissor. Isto se daria porque “tendo em vista as facilidades do terreno, na opinião de profissionais, o custo de uma légua de estrada de ferro entre nós”⁶² seria extremamente baixo e que aliado ao potencial econômico da região por onde os trilhos vão passar faria desaparecer quaisquer “[...] receios sobre as probabilidades dos lucros a auferir dos capitaes empregados n’uma empresa de estrada de ferro entre nós.”⁶³

Esse tom apologético sobre as potencialidades econômicas do Ceará e, conseqüentemente, um futuro dado como garantido, em termos de remuneração do capital investido para quem tivesse disposição e recursos para aplicar nesse negócio, era amplamente difundido pelos chefes do governo provincial. Em vários dos seus relatórios, esse entusiasmo é comumente observável. Isso acontecia porque se pretendia fazer acreditar cegamente que com

⁶¹ Anais do Senado. Sessão do dia 12 de junho de 1871, p 92-93.

⁶² Jornal “O Cearense”. Edição de 16 de fevereiro de 1871, p.01.

⁶³ Ibid, p.01.

a ferrovia tudo mudaria. O progresso, a fartura, etc., inevitavelmente chegariam. Mas para que esse desejo se concretizasse era preciso canalizar todos os esforços e recursos da Província para tornar realidade a implantação de uma ferrovia no Ceará. É o que conclama, em dado momento, o Sr. Pedro Leão Vellozo, no relatório de 22 de abril de 1868⁶⁴. Vejamos o que ele diz:

Si os caminhos de ferro operam uma verdadeira revolução em todos os ramos d'actividade humana; si são elles o mais poderoso motor da civilização moderna, por que não convergem todos os esforços para a introdução d'esse grandioso melhoramento ainda que em pequena escala?

No relatório de 26 de julho de 1869⁶⁵, essa crença é repetida. Nele, o coronel Joaquim da Cunha Freire ressalta que se o trem alcançar a cidade de Baturité “[...] se pôde considerar como lançados os fundamentos da grandeza á que esta província é destinada pela fertilidade de seu solo e industriosa actividade de seus filhos”.

Essa capacidade inventiva em se traçar um quadro de acentuada abundância para o Ceará chegava ao seu mais alto grau quando os seus formuladores eram os políticos. No Senado e na Câmara dos Deputados os representantes do Ceará, quando era conveniente, se sentiam à vontade em apresentar essa unidade como um paraíso na terra. E, para isso, muitas vezes, recorriam a estudos e pessoas às mais renomadas para dar credibilidade ao que estavam afirmando.

O Senador Pompeu, na Sessão do Senado do dia 20 de setembro de 1875⁶⁶, se valendo de um estudo organizado pelo engenheiro João M. da Silva Coutinho, não se constringe em assegurar:

O Ceará é a província do Brasil, em que o commercio menos sofre com as irregularidades das estações, porque conta seis gêneros de exportação, isto é, café, assucar, algodão, cera de carnaubá, gomma elástica e couros, o que não acontece às suas irmãs, que apenas exportam três gêneros no máximo.

E mais adiante, acrescenta o Senador Pompeu:

Os dous grandes problemas econômicos, que assustam com razão as províncias do Sul, isto é, a divisão da propriedade e a substituição do braço escravo, acham-se completamente resolvidos no Ceará, onde a produção actual vem toda da pequena

⁶⁴ Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Vellozo passou a administração da Província ao Excelentíssimo Senhor 1º Vice-Presidente Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no dia 22 de abril de 1868.

⁶⁵ Relatório apresentado ao Exmo. Presidente da Província do Ceará desembargador João Antônio de Araújo Freitas Henriques, pelo 2º vice-presidente Coronel Joaquim da Cunha Freire, no ato de passar-lhe a administração da mesma Província em 26 de julho de 1869.

⁶⁶ Anais do Senado. Sessão do Senado de 20 de setembro de 1875, p. 291.

lavoura e do braço livre. O progresso da província assenta, pois, em base muito solida, e limpo de qualquer obstáculo se annuncia o futuro.

Em vista desse cenário de superabundância e da garantia de um futuro promissor para essa Província seria, para o senador,

[...] licito esperar que o governo e o corpo legislativo não farão a injustiça de negar áquella província o recurso indispensável, que hoje pede para concluir essa obra tão importante, tronco da grande via central, a que estão ligados talvez importantes successos futuros do paiz.

Esse clima de exaltação às potencialidades do Ceará chega também, como não poderia deixar de acontecer, aos seus representantes na Câmara dos Deputados. O deputado cearense Sr. José Pompeu, quando na tribuna estava reivindicando as obras necessárias para a Província fazer frente aos males que poderiam advir de secas futuras, não se esquece de enfatizar que, mesmo o Ceará sendo periodicamente acometido por esse fenômeno físico, aqui a população, que nos países desenvolvidos “[...] não é retardado por accidentes duplica em 25 annos; na província do Ceará sujeita a calamidades periodicas, ella quasi que duplica em 20.”⁶⁷ Levando em consideração as palavras do representante do Ceará, podemos concluir que aqui é, na terra, o lugar onde com certeza se dá a multiplicação dos pães. É o que eles pretendiam fazer as pessoas acreditarem.

É muito peculiar a maneira como nessa época, de modo geral, o cearense, quando é conveniente, descreve o seu Ceará. O jornalista João Brígido em trabalho apresentado ao Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro, com data de 24 de agosto de 1888⁶⁸, mostra que apesar dos conceitos desfavoráveis que os antigos observadores tinham a respeito do futuro dessa terra, a realidade estava mostrando o contrário. Segundo ele, “[...] não há clima mais reprodutor, nem solo mais fecundo [...]” do que o do Ceará. “[...] ao contrário do que se pensava, o Ceará, ... [era a região] ... que melhores condições oferecia ao desenvolvimento da vida. Tudo estava disposto para que servisse de sementaria na propagação do homem.”⁶⁹ Para ele, apesar das secas e outros percalços que afligem esse lugar e em função da rapidez com que o homem aqui se reproduz tudo isso são provas “[...] em favor da salubridade do clima, da sanidade da alimentação e da facilidade de viver nesta parte do Império”. Ao final do artigo o seu autor,

⁶⁷ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão do dia 19 de julho de 1882, p. 137.

⁶⁸ CARVALHO, J. de. **Antologia de João Brígido**. Fortaleza: Editora Terra do Sol, 1969.

⁶⁹ Ibid, p.436.

reafirmando a sua louvação à sua terra, coloca que “[...] o Ceará é uma sementeira da vida [...]” e de que “[...] a civilização do Norte do Império [...] lhe deve muito [...]”⁷⁰ do seu povoamento.

Esse ufanismo desmedido é visto comumente no Ceará em alguns textos escritos, no final do século XIX e início do século XX. Um, em especial, nos chamou a atenção. É o texto escrito por Bezerra de Menezes (1877) com título: “*Breves considerações sobre as secas do Norte*”. Nele, o autor, descrevendo o Ceará com acentuada exaltação e paixão, lembra que esse lugar é merecedor de “[...] alguns sacrifícios de parte da nação; porque incontestavelmente é uma das estrelas da nossa constelação política que maior esplendor lhe dá.” (MENEZES, 1877, p. 07). No texto, ele continua exaltando as potencialidades da Província e, em dado momento, assevera que:

Não somente o solo dessa província é dos mais férteis que se conhecem, tanto que com quatro meses de chuva, por ano, produz abundância tal, como não há em outra parte do Brasil; como ainda o gênio ativo e empreendedor de seus filhos os torna uma das exceções preciosas do gênio brasileiro em geral.

Continuando, Menezes enfatiza que o Ceará, mesmo sem o apoio do governo geral, é um dos principais produtores de “[...] café, de algodão e de borracha [...]”. E por que o Ceará tem que merecer a atenção do governo? Porque, segundo ele,

Uma província que marcha assim, por seu próprio impulso, na vanguarda do progresso da nação, não é, por certo, matéria vil que não mereça dessa nação algum sacrifício, para ajuda-la a sacudir o julgo fatal de uma força, que não está em seu poder repelir; e que, abatendo-lhe o ânimo viril, retarda-lhe a marcha, prejudicando, há um tempo, seu próprio engrandecimento e o engrandecimento do país; porque a grandeza do Brasil é a soma das grandezas de cada uma das províncias que o constitui. (MENEZES, 1877, p. 07).

E como este cearense – o autor – vê o Ceará? Para ele, bem como para boa parte da elite intelectual e dirigente do Ceará, esse lugar deva ser escolhido para receber mais recursos do governo central porque é merecedor,

O pai deve distribuir seus cuidados e haveres igualmente por seus filhos; mas, se dentre eles algum se distingue por suas qualidades morais e por seu amor ao trabalho, é razoável que esse obtenha mais algum favor, até porque é com ele que mais deve contar, para o ajudar nos encargos que lhe pesam. (Id, p. 13).

2.3.1 E o discurso teve que mudar

⁷⁰ Ibid, p. 441.

A seca de 1877-1879 obrigou a elite do Norte, em especial a do Ceará, a se reinventar, já que o discurso até então utilizado de um Ceará de grande potencial econômico e com um futuro promissor desde que aqui o governo central realizasse os investimentos necessários em obras tais como porto, ferrovias, etc., que de direito essa região tem, mas que em função de uma política discriminatória na partilha do bolo do orçamento em favor do sul esses recursos aqui não chegavam à medida das necessidades da região, não cabia mais. Era preciso fazer uma mudança de rota de 180° graus, haja vista que as circunstâncias haviam mudado. E conseguem fazer, com muita competência. Agora, se faz necessário se municiar de um novo discurso para conseguir extrair do parlamento e do governo central os recursos para fazer frente as suas inúmeras e urgentes necessidades. É o “Discurso da Seca”. Assim poderíamos dizer que essa seca foi providencial para, por exemplo, a elite cearense. Veio inesperadamente, porém no momento certo enquanto fornecedora da “matéria-prima” de uma nova estratégia político-discursiva.

É em um cenário de crise econômica em que o Norte nesse instante se depara com a consequente diminuição de seu poder político, em nível nacional, que faz com que essa seca seja o momento certo para a criação de todo um clima de comoção nacional para o drama que a região estava passando, e oportuniza a sua elite dominante a “[...] denunciar a decadência deste espaço e a necessidade de se voltar os olhos do estado e da ‘nação’ para resolver ‘o seu problema.’” (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2008, p. 230). Daqui em diante a seca do Norte, depois Nordeste, ganha o status de “problema de repercussão nacional” e, conseqüentemente, norteia a sua elite dirigente para uma nova estratégia de atuação. Ela, a seca de 1877-1879, propicia um aprendizado, uma iniciação na utilização de um novo discurso, o “discurso da seca”, como o mais eficaz instrumento de persuasão que essa região vai se utilizar, ao longo desses mais de cem anos, para conseguir extrair do Estado Nacional recursos para a região. Ninguém, evidentemente, deseja a seca, mas quando ela surge, de tempo em tempo, e até mesmo entre uma seca e outra, a elite do Norte estava agora munida de um eficaz recurso de sensibilização para o drama que afetava toda a região. E o mais importante: ele, agora, unifica os interesses da região.

Já a partir dessa seca começa a se dar um apartamento do Norte da seca do restante do Norte. Esse “espaço-problema” começa a ganhar uma identidade que é marcada, no seu discurso de construção, pela desolação, sofrimento, miséria etc. Esta identidade, que é uma construção histórica, é feita, antes de tudo, pelas elites dessa região e em seu proveito. É daqui, então, que esse discurso vai emergir e servir aos interesses de uma elite decadente.

Em qualquer estudo mais sério sobre o drama das secas do Norte fica evidente que esse periódico episódio da natureza é utilizado como mote perfeito para perpetuação do *status quo* de suas elites. O “discurso da seca” serve, antes de tudo, aos interesses da decadente elite nortista e que “[...] a permanência das condições estruturais da região [...] é possível pela conservação histórica de sua elite no poder, utilizando como recurso de preservação uma relação de troca com o poder central.” (CASTRO, 1992, p. 20).

O professor Durval mostra que:

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 JÚNIOR, 2008, p. 240).

Agora a solução para os inúmeros problemas que assolam a região deveria vir necessariamente do governo central. Esta foi também uma maneira inteligente das elites do Norte transferirem todo o fardo das mazelas que atingiam a região para o poder central, já que difundiam a ideia de que a resolução de seus incontáveis problemas só aconteceria se aqui chegassem em abundância do governo central os tão necessários recursos para fazer frente as suas inúmeras necessidades.

Observamos então que o Norte das secas começa a ganhar uma nova identidade⁷¹, um contorno mais nítido, passando a distingui-la das demais regiões no sentido de que era uma área que vivia uma “crise permanente” e que estava sempre e urgentemente a necessitar da mão redentora e protetora do tesouro nacional. Sendo assim, para melhor se capacitar na partilha das verbas do Estado Nacional, era preciso alimentar uma situação de “crise permanente”.

A partir desse entendimento a elite do Ceará, em particular, entendeu desde cedo que quem fosse mais competente para exteriorizar ao país a dramaticidade do flagelo da seca seria naturalmente contemplado com mais recursos. Assim, sua elite sobressaiu já que soube difundir como ninguém no imaginário nacional que o Ceará era um lugar onde, por conta da seca, impera

⁷¹ O professor Durval Muniz de Albuquerque Júnior (2011, p.81) afirma que “O Nordeste é, em grande medida, filho das secas; produto imagético – discursivo de toda uma série de imagens e texto, produzidos a respeito deste fenômeno, desde que a grande seca de 1877 veio colocá-la como problema mais importante desta área”. Assim, o fenômeno seca foi importante na criação de um recorte espacial que passa a ser chamado de Nordeste. A construção dessa individualidade regional foi edificada, segundo Albuquerque Junior (2011, p.31), a partir de determinadas relações específicas de saber e de poder, e no interesse destas, que resultaram na “invenção do Nordeste.” Esse autor entende o Nordeste como uma invenção, em vista da singular e exaustiva repetição de algumas proposições que são tidas como norteadoras “do caráter da região e de seu povo.” Para ele, é muito mais no plano cultural do que político que se dá “a elaboração da região.” (2011, p.46).

em demasia o sofrimento, a miséria etc. Gritar, alarmar, dar dimensão colossal ao drama da seca foi um instrumento usado com singular maestria por sua elite com o propósito de comprometer a Nação Brasileira e muito mais o Governo Central na resolução dos seus problemas.

É provável que a imprensa do Ceará tenha a primazia de ter alarmado mais cedo⁷² e de ter dado ao drama da seca uma dimensão imensurável. Já no início do ano de 1877, a imprensa da capital começa a estampar as primeiras notícias da seca que atingia a Província. O jornal “O Cearense”, em sua edição de 01 de março de 1877,⁷³ noticia que “começa a aparecer a miséria, consequência necessária da terrível secca que vamos atravessando” e que informações vindas da localidade de Telha mostram que “[...] já se vae sentindo os crueis efeitos da fome. A camara municipal d’ali dirigiu-se a presidencia pedindo socorros para o povo que pede pão!”. Na edição de 01 de abril de 1877,⁷⁴ o Jornal já evidencia de que em função das notícias de que tem recebido “[...] de quasi todos os pontos centraes da província são desanimadoras e acordes em confirmarem a falta de inverno e crescimento da miséria e penúria do povo.” Observamos então que a partir daí o tema “seca” passa a ser, durante um bom tempo, o carro chefe do noticiário da imprensa do Ceará.

A estridência com que a imprensa da Província noticia essa seca obrigou a sua representação parlamentar, muito mais cedo do que a de outras províncias, e no mesmo tom, a reproduzir na Câmara dos Deputados, no Senado e na corte, o quadro de miséria que assolava o Ceará. Essa eficiência da imprensa cearense era, inclusive, motivo de inveja e admiração. O deputado paraibano Meira de Vasconcelos em pronunciamento na Câmara dos Deputados, na sessão do dia 24 de março de 1879⁷⁵, lamenta que apesar da Paraíba sofrer tanto quanto o Ceará, no entanto “os soffrimentos da minha província ficaram abafados pelo silêncio da imprensa.” Na sequência de sua fala e exaltando a sua admiração pela maneira estridente com que a imprensa do Ceará divulgou a chegada da seca nessa Província, ele assegura que na Paraíba:

[...] a imprensa não imitou a do Ceará, foi isso um grave erro, que sempre deplorei. A do Ceará ergueu um brado em todos os órgãos da imprensa, qualquer que fosse o seu

⁷² O Sr. Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa em sua fala de abertura da 2ª sessão da 23ª legislatura da assembleia provincial relata que no Ceará foi a imprensa quem primeiro emitiu o sinal de alerta para a gravidade da situação, diante do quadro de seca que passava a Província. Ele descreve que já “em começo de Abril a imprensa levantava o seu primeiro brado, despertando a atenção do governo para conjurar o mal que já se fazia sentir em algumas das localidades da província.” Fala com que o Exmo. Sr. Desembargador Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa, presidente da Província do Ceará abriu a 2ª sessão da 23ª legislatura da respectiva assembleia no dia 2 de julho de 1877.

⁷³ Jornal “O Cearense” de 01 de março de 1877, p.02.

⁷⁴ Jornal “O Cearense” de 01 de abril de 1877, p.01.

⁷⁵ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão do dia 24 de março de 1879, p.177.

credo politico, sempre unísono, sempre constante, forte e vehemente, reproduzindo as queixas dos que soffriam. E esse brado repercutiu fora da província, levou seus clamores por toda a parte, e reproduziu-se em toda imprensa desde o extremo norte até o extremo sul; o Ceará de preferencia attraheu a attenção de todos, até do estrangeiro, dentro e fóra do Imperio sómente se fallava na sêcca do Ceará, de maneira que parecia naquelle tempo que o Ceará era a unica província que soffria; mas, a minha província no silencio da dôr soffria igualmente tanto quanto o Ceará. A fome e a peste lhe devastavam igualmente a população.

A eficácia dos cearenses em fazer o seu clamor ser ouvido em todo o império é motivo também de comentário no Senado. O senador Paranaguá, representante do Piauí, da tribuna do Senado conclama “[...] que o governo envie socorros áquella província que, parece, está esquecida senão abandonada.” E a culpa desse abandono deve-se, segundo o senador, ao fato de que a sua província “[...] não brada como a do Ceará [...]”.⁷⁶

A força e a dimensão dramática com que os cearenses exteriorizavam o que estava se passando em sua Província mobilizou parte da nação. Em várias localidades do país foram formadas comissões com intuito de arrecadar fundos que seriam destinados às vítimas da seca. O jornal “O Cearense” de 17 de maio de 1877, em sua primeira página, noticia que no Rio de Janeiro “No dia 5 haverá um recital no Theatro Casino em benefício das victimas da secca do Ceará; há a idéia de fazer correr uma loteria, [...]”. Esta e outras ações foram amplamente realizadas não só no Rio de Janeiro, mas em outras partes do país.

Essa eficiência da imprensa cearense e de seus porta-vozes no parlamento consegue envolver camadas sociais às mais distintas para sua causa e isto é motivo de regozijo por parte de alguns de seus representantes. O deputado José de Alencar em pronunciamento na Câmara dos Deputados, na sessão do dia 03 de agosto de 1877,⁷⁷ declara:

Desde a augusta Princeza, que actualmente rege o governo, e as mais distinctas senhoras da primeira sociedade fluminense até as classes mais modestas, todos se tem esforçado em rivalisar no fervor da caridade com que procurão minorar os males que soffrem as classes pobres da província do Ceará.

Mais adiante ele não se esquece de lembrar, apesar de não está ainda confirmado, segundo o orador, de que “[...] acaba de juntar-se a noticia que nos foi transmitida pelo telegrapho do acto magnanimo praticado pela rainha da Grã-Bretanha.”⁷⁸

⁷⁶ Anais do Senado. Sessão do dia 25 de junho de 1877, p.219.

⁷⁷ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão do dia 03 de agosto de 1877, p.17.

⁷⁸ Esta notícia foi desmentida posteriormente pelo Sr. Costa Pinto, ministro do Império, quando participava de uma sessão da Câmara dos Deputados no dia 10 de agosto de 1877. Ele lembra “que ainda ha pouco foi publicado na imprensa da côrte um telegramma a proposito da secca, noticiando que o governo inglez propuzera no parlamento um auxilio de 4.000 libras a favor dos povos do Ceará; noticia aliás inexacta, e que nem podia deixar de o ser, a qual muito bem foi qualificada de extravagante pelo ministro de S. M. Britannica.” (Anais da Câmara dos Deputados. Sessão do dia 10 de agosto de 1877, p.79).

A destreza e desenvoltura dos cearenses em liderarem a organização de comissões para arrecadar fundos no socorro às vítimas da seca foram motivo de críticas. É o que percebemos em uma fala do senador cearense Figueira de Mello. Este lamenta que “[...] se disse que os cearenses se tinham aqui organizado em comissão central, dando-se a entender que elles assim tinham procedido por espirito de egoismo, para não repartirem os socorros com as outras províncias igualmente flagelladas pela secca.”⁷⁹

A habilidade com que os cearenses externavam o que estava acontecendo em sua Província se mostrou tão eficiente, já que eles eram mestres em dramatizar por meios eloquentes, retóricos, teatrais o que em si já é dramático – a fome – que o imaginário nacional passou, mecânica e automaticamente, a vê esse lugar como um território em que a seca é sua imagem dominante. Isto levou a que nessa época quando, no Sul, se fazia alguma referência à seca do Norte se dizia comumente “seca do Ceará” ou “seca no Ceará e em outras províncias do Norte”. A dimensão e a dramaticidade com que os cearenses relatavam o que estava ocorrendo nesse lugar levavam naturalmente as pessoas, de um modo geral, verem o Ceará como uma região onde a miséria e o sofrimento grassavam com tal intensidade que não tinha similar no Brasil.

Essa cantilena toda, repetida continuamente e exaustivamente, tinha naturalmente, um propósito. Qual propósito? Era o de fazer com que todos acreditassem que o Ceará era o lugar em que a miséria grassava numa dimensão colossal, sem igual no Brasil. Elabora-se e difunde-se o “discurso do coitadinho”, ou seja, de uma região sempre de mão estendida, já que cedo entenderam como ninguém que esse iria render bons frutos. Concluímos então que essa repetição e alarmismo a respeito do estado de miséria da região era um discurso rentável, no sentido de que os recursos aqui chegavam e, muitas vezes, em abundância para o desfruto particular de suas elites. É um discurso inegavelmente eficaz.

A convicção por parte das elites do Norte da seca de que receberia mais recursos do tesouro quem melhor apresentasse um quadro de miséria, de sofrimento, de sua província levou, naturalmente, a que cada um buscasse traçar um quadro mais sombrio possível do que poderia estar ocorrendo em sua terra. Isto levou algumas pessoas a desconfiarem do grau de intensidade do flagelo que se abatia na região. Acreditava-se que a seca descrita, a imaginária, do “Ceará e de outras províncias do Norte” era, na verdade, bem maior do que a real. Esta desconfiança chegou ao parlamento nacional. O Sr. Costa Pinto, ministro do império, presente no plenário da Câmara dos Deputados na sessão do dia 25 de julho de 1877, assegura: “a seca que pesa sobre

⁷⁹ Anais do Senado. Sessão do dia 27 de junho de 1877, p.245.

as províncias do Norte é grande mas é preciso não exagerar, não acreditar em tudo quanto se escreve.”⁸⁰ Em uma outra participação sua nesse mesmo plenário e na mesma sessão, quando se discutia questões relativas à seca dessa região, o ministro lembrava que a “verdade é que um ou outro jornal daquellas províncias tem publicado noticias o mais das vezes exageradas [...]” e de que:

Ainda ultimamente os jornaes da côrte reproduzirão o seguinte: que uma pobre mulher, que fugia dos horrores da sêcca, fôra encontrada exangue e em abandono, com um filho ao collo, exposta ao tempo, ao sol, á *chuva* e á fome! Esquecia-se o noticiarista, Sr. presidente, de que tal noticia continha em si a mais frisante inexactidão, fallando de chuva quando o mal dominante alli era a sêcca!

Continuando a sua fala, ele conclama a necessidade “de repellir essas noticias que aféião e carregão com cores escuras o quadro da calamidade, expondo os retirantes a horrores imaginarios”. Alguns dias depois em outra sessão da Câmara, ele assegura que “As províncias do Norte, senhores, soffrem e soffrem muito, mas felizmente não soffrem tanto como se procura fazer crêr”.⁸¹

Tal desconfiança também chegou ao plenário do Senado. O Barão de Cotegipe, ministro da fazenda, lembrava:

Sem querer de modo algum contestar, pelo contrario, acreditando nas informações actuamente ministradas pelos habitantes de Ceará, ousou concluir que em casos taes ha sempre alguma exageração, quando se dão esses males, principalmente da parte de quem os soffre ou teme são descritos com proporções muito maiores do que na realidade teem.⁸²

A representação parlamentar do Ceará não se cansava de gritar a todo instante sobre a dimensão extraordinária da seca que estava a atingir esse lugar e também, ao mesmo tempo, não se descuidava em reivindicar a primazia em termos de volumes de recursos. A fala do senador do Ceará, Sr. Jaguaribe, vai nessa direção ao afirmar que “[...] desde que a província que mais sofre é a do Ceará, parece-me que não deve causar estranheza que para ella se peçam providencias especiais [...]”.⁸³

A percepção de que esse clamor imensurável dos cearenses estava concretamente carreando para essa Província muito mais recursos do que para as suas vizinhas, que também estavam sofrendo com a seca, leva a que representantes dessas estivessem sempre a lembrar de

⁸⁰ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão do dia 25 de julho de 1877, p.249.

⁸¹ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão do dia 10 de agosto de 1877, p.76.

⁸² Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 27 de julho de 1877, p.249.

⁸³ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 25 de junho de 1877, p.220.

que a seca não é um privilégio do Ceará. “Esta calamidade devasta varias províncias do Norte e não unicamente a do Ceará, [...]. Sofre, e sofre muito, a província do Ceará; mas não sofrem a menos a do Rio Grande do Norte, a da Parahyba, o sertão do Pernambuco e a província do Piauhy [...]”, bradava do alto da tribuna o representante do Piauí, o senador Paranaguá.⁸⁴ Para ele, a distribuição dos socorros públicos “[...] devem estender-se e repartir-se igualmente por todas essas províncias que gemem, e não somente pela que, tem attrahido mais a attenção, porque soube encaminhar para si toda a torrente dos benefícios.”⁸⁵

O fato dos cearenses conseguirem enraizar no inconsciente nacional de que seca de verdade só existia nesse lugar e que isso teve como resultado concreto o aporte de mais verbas e benesses do governo central para o Ceará, levava a que todo momento membros da elite política e intelectual de outras unidades da região estivessem sempre a alertar de que a seca não era privilégio daquele lugar. Esta preocupação sempre esteve presente e se estendeu por décadas posteriores à grande seca (1877-1879). Na década de 1920, o paraibano José Américo de Almeida, em seu livro, *A Paraíba e seus problemas*, externava a necessidade de enfatizar, citando um estudo do engenheiro Clodomiro Pereira da Silva, que “é preciso não esquecer que a zona flagellada não está só no Ceará, há pontos do alto sertão no Nordeste que sofrem mais seccas e que têm maior extensão do que as zonas flagelladas deste estado.” (ALMEIDA, 1980, p. 163). O propósito destas colocações feitas por José Américo era o de mostrar que apesar de existir seca de verdade também em outras unidades da região, estas são desproporcionalmente menos aquinhoadas do que o Ceará.

Os representantes do Ceará eram exímios na arte de representar no parlamento nacional. Não só se utilizavam da arte da oratória refinada, mas também de outras estratégias para convencer o plenário de que aquilo que estavam relatando a respeito do quadro de miséria que atingia o Ceará era a mais pura realidade. Para isto, valiam-se de todos os meios que podiam estar ao seu alcance: notícias de jornais, correspondências enviadas ao parlamento etc. O senador cearense Figueira de Mello, em uma sessão do Senado, lança mão dessa estratégia para respaldar o que estava relatando a respeito do quadro desolador que acometia sua Província. O senador lança mão de um ofício datado de “[...] 13 de Abril do corrente anno [...]”, da câmara municipal da cidade de Telha, em que se relata “as tristes e dolorosas circunstâncias em que se acha este município, em consequência da terrível secca que flagella esta infeliz província [...]”

⁸⁴ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 25 de junho de 1877, p.219.

⁸⁵ Ibid.

e que em vista disto se pede o envio de “[...] socorro para o grande numero de miseráveis que gemem sob a pressão da fome.”⁸⁶

A eficiência da representação cearense no parlamento não se resumia apenas a gritar, alarmar etc., mas a atos concretos. Foram os primeiros a apresentarem projetos de ajuda às províncias atingidas pela seca. Já em 23 de abril de 1877, o deputado cearense Sr. Ferreira de Aguiar lidera na Câmara dos Deputados a apresentação de um projeto “[...] autorizando o governo a despender até 2.000:000 \$ com socorros a algumas províncias flageladas da secca.”⁸⁷ No Senado, Figueira de Mello, senador cearense, apresentou um outro projeto no valor de 400:000 \$ (quatrocentos contos de réis) destinados exclusivamente ao Ceará e que seriam, segundo o senador, “[...] para ajudar a viver a essa população [...]”. Esses recursos seriam repartidos “[...] por todos os homens validos que queiram entregar-se a serviço público.”⁸⁸

Concretamente, chegavam ao Ceará, muito mais cedo e em volume muito maior do que os que aportavam em outras Províncias atingidas pelas secas, os socorros para acudir a sua população. E essa notícia se espalhou rapidamente por toda região, levando parte da população das províncias vizinhas a migrarem para o Ceará. O senador da Bahia, Leão Velloso, mostrava que essa emigração se dava justamente por conta disso já que “como para lá foi que se acumularam mais depressa os recursos, para alli tambem convergiu a população desvalida.”⁸⁹ Tudo leva a crer que essa “população desvalida” tinha a convicção de que a sua salvação, aqui na terra, só seria alcançada se fosse para o Ceará. A fala do deputado cearense, Francisco Paula Pessoa, na sessão da Câmara dos deputados do dia 14 de fevereiro de 1879, nos leva a acreditar mesmo de que só no Ceará esses “desvalidos” estariam salvos da morte certa. Ele assegura “[...] que os socorros para a Província do Ceará, nem uma só vez deixaram de ser enviados e em abundância.”⁹⁰

A insistência com que a representação do Ceará lutava no parlamento pelos seus pleitos chegava, muitas vezes, a irritar profundamente representantes de outras unidades do Império. Quando se discutia no senado a forma como se deveriam aplicar os recursos oriundos do projeto que abria créditos de 2.000:000 \$ (dois mil contos de réis) às províncias do Norte atingidas pela seca, o senador Silveira da Motta externa sua impaciência e irritação com a representação cearense do Senado, utilizando-se de uma fina ironia acompanhada de frases com carga simbólica forte diz:

⁸⁶ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 07 de junho de 1877, p.246.

⁸⁷ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão do dia 03 de maio de 1877, p.39.

⁸⁸ Anais do Senado. Sessão do dia 23 de abril de 1877, p.242.

⁸⁹ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 07 de março de 1879, p.115.

⁹⁰ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão da Câmara dos Deputados do dia 14 de fevereiro de 1879, p.531.

Hontem ouvi os *gemidos* do nobre senador pela província do Ceará, e sem que hoje ouvisse nem tivesse necessidade de ouvir o outro nobre senador pelo Ceará, que, sem duvida, me consternaria horivelmente.⁹¹

Essa exasperação para com a representação cearense se dava muitas vezes porque, corriqueiramente, os mesmos se utilizavam da tática de se derramarem em autoelogios para sensibilizar o plenário do Senado ou da Câmara dos Deputados no atendimento de suas demandas por mais recursos. Percebemos isso nessa mesma sessão quando da participação do senador da Bahia, o Sr. Zacarias. O representante baiano reclama que “[...] os nobres senadores do Ceará, e um delles principalmente, expandiram-se em elogios ao vigor, ás aptidões, e intelligencias dos cearenses [...]”, sendo prontamente contestado pelo senador cearense, o Sr. Jaguaribe, que afirma que “[...] não se exagerou nada [...]” e que se respeitasse “[...] o direito de gerar.” O senador Zacarias continuando a sua fala pergunta ao plenário: por que os representantes do Ceará se esbaldam em “[...] elogios às forças e à intelligencia dos cearenses?”. Ele acha estranho esse tipo de comportamento dos representantes do Ceará, haja vista que a população de outras províncias também é portadora de “[...] aptidões phisicas e intellectuaes [...]” e, no entanto, os seus representantes não as “exaltam.”⁹²

O ano de 1879 inicia com o Senado preocupado com o deficit cada vez maior nas contas do governo central. Para boa parte dos senadores, os recursos que estavam sendo destinados para as províncias atingidas pela seca estavam “sangrando” os cofres públicos, dado que metade do orçamento nacional ia para rubrica de socorros públicos.⁹³ Se “a constituição do império consagra, é certo, a obrigação de socorros públicos, na superveniência de uma calamidade, mas essa obrigação tem um limite natural, que não póde ser ultrapassado”, afirmava o Sr. Affonso Celso, ministro da fazenda. Para ele, no entanto, essa ajuda estaria evidentemente limitada às possibilidades do tesouro nacional em poder dispor desses recursos. Entendia o ministro não “[...] ser possível continuarmos a fazer por muito tempo as enormes despesas, que temos feito com a sêcca, porque para isso seria preciso parar com todos os serviços públicos [...].”⁹⁴ Concluimos também que o problema não é que a receita é pouca. O problema maior é que a despesa não parava de crescer com as destinações de verbas para as províncias atingidas pela seca.

⁹¹ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 27 de junho de 1877, p.253.

⁹² Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 27 de junho de 1877, p.251-252.

⁹³ Informação dada no Senado pelo Senador Correia, do Paraná. Anais do Senado. Sessão do dia 13 de outubro de 1879, p.105.

⁹⁴ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 05 de junho de 1879, p.38.

A insatisfação no Senado aumentava na medida em que crescia também no país a constatação de que os recursos destinados a socorrer os atingidos pela seca eram desviados para fins pouco nobres. Na Câmara dos Deputados se tinha da mesma forma essa sensação. Nessa Casa, alguns deputados exigiam antes de votar novos créditos para essas províncias, que se fizesse uma verificação de “[...] como havia sido feita a distribuição da sommas anteriormente remetidas, e dos generos mandados para os diversos pontos.”⁹⁵

O Ceará, nesse oceano de corrupção, estava no meio da tempestade de denúncias, já que era para lá que se destinava a maior parte dos recursos da rubrica dos “socorros públicos”. Na Câmara dos Deputados se relata que um senador do Ceará “[...] acusou o governo de esbanjamentos, por causa das despesas feitas em sua província natal”⁹⁶ e que “[...] era melhor que o governo não tivesse mandado socorros”.⁹⁷

Mas como equilibrar as contas do governo central? Só reduzindo as despesas com “os socorros públicos” destinados às províncias atingidas pela seca. E como fazer isso? Para o ministro da fazenda, Sr. Affonso Celso, só “[...] há um meio muito fácil de reduzir a despesa: é mandar acabar com a calamidade”, assegura o ministro no Senado. O senador Silveira da Motta, que ouvia atentamente o Sr. Affonso Celso, tenta demonstrar para o plenário que no Ceará, que era o centro das preocupações, “[...] não ha calamidade hoje, senhores, [...]. Em diferentes zonas da província tem havido chuvas abundantes e até inundações.” Em seguida, de maneira irônica, acrescenta: “Alli têm se improvisado capitalistas, fortunas enormes, brilhantes que já se enfastiam das areias do Ceará e procuram os *Boulevards* de Pariz.”⁹⁸

A sessão do Senado, do dia 18 de junho de 1879, é exemplar para demonstrar o grau de percepção por parte de alguns senadores a respeito da seca em algumas províncias do Norte, em especial no Ceará. Esses senadores tinham a convicção de que suas elites desejavam, a todo custo, prolongar o estado de calamidade da Província. O senador Teixeira Junior relata na tribuna, com base na edição do dia 29 de maio do corrente ano do jornal “O Cearense”, que chuvas abundantes têm caído no Ceará e de que “[...] ao menos por amor á verdade, eu peço ao governo imperial que de ora avante, quando abrir estes créditos não diga mais – para a Sêcca – diga – para a inundação – a sêcca no Ceará está acabada, [...]” Do plenário alguém em tom de ironia fala: “mas veio a lagarta”, o que foi prontamente completado pelo senador Teixeira

⁹⁵ Deputado João Brígido. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão da Câmara dos deputados do dia 14 de fevereiro de 1879, p.534.

⁹⁶ Deputado Paula Pessoa. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão da Câmara dos Deputados de 14 de fevereiro de 1879, p.533.

⁹⁷ Deputado Rodrigues Júnior. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão da Câmara dos Deputados de 14 de fevereiro de 1879, p.533.

⁹⁸ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 14 de outubro de 1879, p.151.

Junior, no mesmo tom. Para ele, “[...] depois poderão vir as minhocas e outros vermes [...].” A persistência da seca para o senador “são pretextos para se manter a ociosidade de uns e a prevaricação de outros.” O senador não tem dúvida de que “os poderosos, os homens influentes da província, não na sua totalidade [...] alimentam este estado deplorável da província, porque é na manutenção de tais abusos e escândalos que está o aumento da sua riqueza.” E acrescenta mais, que “é justamente na venda desses comestíveis, no fornecimento e distribuição dos gêneros, no seu recebimento, na falsificação do peso e medida, na condução para os aldeamentos, que consiste a prevaricação; isto é, as fontes de lucro [...].”⁹⁹ Mas afinal de contas como acabar com tudo isso? Para parte significativa dos senadores só quando a seca acabar. Mas como acabar com a seca? No plenário, o senador Junqueira tem a resposta na ponta da língua: “esta sêcca só ha de acabar por decreto.”¹⁰⁰

O que sempre se constatou ao longo dos anos é que, muitas vezes, mesmo quando a seca real acaba, no entanto, os seus frutos, os constantes pedidos de recursos para amenizar a região das mazelas decorrentes desse fenômeno natural, continuam a frutificar indefinitivamente.

2.4 Gritar, alarmar..., rendeu frutos para o Ceará

A estratégia da elite política, econômica e intelectual cearense de disseminar, no inconsciente nacional, o Ceará como um espaço que constantemente e intensamente é assolado pela seca, logo um lugar onde o flagelo, a miséria, etc., campeiam e, portanto, estando a necessitar, a todo o momento, das benesses do Estado Nacional, se revestiu de pleno êxito, dado que os recursos carreados para o Ceará chegam e em abundância, se comparados aos que se destinaram as outras unidades da região.¹⁰¹

⁹⁹ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 18 de junho de 1879, p.165.

¹⁰⁰ Ibid, p.165.

¹⁰¹ Na fala do Sr. José Júlio de Albuquerque Barros, na sessão de abertura da Assembleia Provincial, ele elenca o conjunto de obras construídas no Ceará com as verbas dos socorros públicos só no período da seca de 1877-1879. O número, para o padrão da época, é colossal. E poderia ter sido feito mais se não tivesse ocorrido os costumeiros desvios de recursos. Segundo o Presidente da Província, “[...] empregaram-se os indigentes em mais de 500 obras adiante especificadas, sendo:

Número de obras construídas no Ceará com verbas dos socorros públicos no período de 1877 a 1879

Obras	Quantidade	Obras	Quantidade
Açudes	73	Pontes	19
Egrejas	64	Calçamentos de estradas e ruas	23
Cemitérios	50	Atterros (viaductos, etc)	27
Estradas e ladeiras	60	Mercados	11

Tanto no Senado como na Câmara dos Deputados eram constantes as reclamações dos parlamentares da região, no que diz respeito à desproporção do volume de recursos que o Ceará recebia em comparação com o que recebiam as outras unidades da região, também castigadas pela seca. Calculava-se que o Ceará sozinho havia recebido a metade de todos os recursos destinados, na seca de 1877-1879, à região¹⁰². Essa desproporção gritante¹⁰³ já havia levado, ainda em 1879, o deputado paraibano Meira Vasconcellos a interpelar a Câmara dos Deputados a respeito desse fato. O que era facilmente explicado pelos representantes do Ceará. Para o deputado Paula Pessoa, é preciso que se considere “[...] certamente as condições em que se achava o Ceará.” Segundo o deputado, “é cousa sabida que o Ceará desde logo constituiu-se,

Cadeias	48	Canos de esgoto	7
Poços de alvenaria	31	Quarteis	7
Escolas	29	Asylos	3
Casas de Camara	25	Obras diversas	36
TOTAL:			513

Fonte: Quadro elaborado com base na fala do Sr. José Júlio de Albuquerque Barros, Presidente da Província do Ceará, que abriu a 1ª sessão da 25ª legislatura da Assembleia Provincial no dia 1º de julho de 1880.

“Não se compreendem ahi as obras das duas estradas de ferro, as do quartel de linha e paiol de pólvora da Capital, nenhum dos provisórios abarracamentos, enfermarias, lazaretos, cacimbas e serviços de nivelamento e limpeza das cidades, villas e povoados, as olarias, os roçados, a cercas e diversos outros. Somente as barracas subiram a muitos milhares, as enfermarias e lazaretos a centenas.” Fala com que o Exmo. Sr. Dr. José Júlio de Albuquerque Barros, Presidente da Província do Ceará, abriu a 1ª sessão da 25ª legislatura da Assembleia Provincial no dia 1º de julho de 1880.

¹⁰² Informação dada no plenário do Senado pelo Senador Viriato de Medeiros. Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 20 de julho de 1887, p.210.

¹⁰³ A análise do quadro acima, para além da frieza dos números aí expostos, é capaz de explicar um pouco as circunstâncias históricas do Brasil de ontem e de hoje, ao observarmos a quantidade acentuada do número de igrejas e cadeias construídas com o diminuto número de escolas edificadas. Esse privilegiamento na construção de igrejas e cadeias, em detrimento da edificação de escolas, não é um acidente de percurso, mas parte de um dado projeto de poder que ao longo de nossa história foi sendo tão bem tecido. Para que esse projeto se consolidasse era preciso ter a igreja, com seu singular papel na conquista de corações e mentes, como linha auxiliar na manutenção e perpetuação desse projeto. O outro instrumento necessário era a existência de um aparelho repressor eficiente para conter e calar os que, porventura, não se enquadrassem no figurino de comportamento traçado por nossa elite dominante. É a partir daí que o aprisionamento no Brasil é colocado como um ato necessário, e quase único, para conter a tão temerosa propagação da criminalidade. Floresce assim, no Brasil, uma cultura de encarceramento que resultou, hoje, para o nosso país em uma das maiores populações carcerárias do mundo e, mesmo assim, a criminalidade não dá sinais de arrefecimento. Temos um sistema prisional que é uma verdadeira fábrica de produzir delinquentes. Os que lá entram saem pior do que entraram, já que o nosso sistema prisional não consegue reeducar o preso e reinseri-lo no convívio social. Foucault (2008, p.249) mostra que em uma “sociedade panóptica, cuja defesa onipresente é o encarceramento” o que vemos é que a prisão termina por sancionar a delinquência e que “esta no essencial é fabricada num encarceramento e por um encarceramento que a prisão no fim de contas continua por sua vez.” O autor supracitado (1979, p.131-132) já nos alerta ainda que “desde 1820 se constata que a prisão, longe de transformar os criminosos em gente honesta, serve apenas para fabricar novos criminosos ou para afundá-los ainda mais na criminalidade.”

por assim dizer, o centro da miseria do norte. Talvez uma circunstancia physica explique isto.”¹⁰⁴

As queixas a este respeito perduraram ao longo dos anos. Quando o deputado do Rio Grande do Norte, Sr. Almino Affonso, reclama da tribuna da Câmara dos Deputados o tratamento desigual que o seu Estado está recebendo é, principalmente, com o Ceará que o mesmo toma como referência. Ele, que nesse momento, reivindicava da Câmara a aprovação de um projeto de sua autoria que destinava um “[...] auxilio de 200:000\$000 (duzentos contos de réis) para o Rio Grande do Norte” não acha justo que outros estados, em especial o Ceará, sejam aquinhoados, substancialmente, com recursos do tesouro. Para o deputado:

[...] uma Camara que deo 280 contos de réis á Estrada de Ferro de Sobral; 653 contos de réis á estrada de Baturité; 620 contos ao seu prolongamento; 500 contos para construcção de açudes, destinados, emfim, ao açude de Quixadá: não pode negar migalhas e fragmentos ao Rio Grande do Norte.¹⁰⁵

Nas primeiras décadas do século XX essa posição do Ceará se consolida mais ainda, não só porque será o mais beneficiado com verbas para as ditas obras de combate às secas, mas também porque é lá que se instalará o principal órgão de articulação e construção de obras para minorar os efeitos da seca: A Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909.

José Américo de Almeida em “*A Paraíba e seus problemas*” lastima a injustiça para com a Paraíba, pelo fato de que não só chegarem poucos recursos para construção das obras, mas porque também “[...] o estado não logrou, ao menos, constituir-se sede de alguns dos serviços contra as secas”, apesar de ser, segundo José Américo, “um dos centros de mais devastação do flagelo [...]” (ALMEIDA, 1980, p. 274)¹⁰⁶. Ele mostra a desproporção na distribuição dos recursos, que foram até o ano de 1919, gastos em açudes públicos já construídos e os que estavam em construção, com base em um “Relatório da Comissão do

¹⁰⁴ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão da Câmara dos Deputados em 14 de fevereiro de 1879, p.532.

¹⁰⁵ O deputado reivindicava essa verba para ser empregado na construção de algumas obras: “25, para uma cisterna, ou açude na povoação da Barra do Mossoró; 25, para tirar as voltas do Rio até ao porto da cidade; 25, para um açude na Villa de Caraúbas; 25, para outro açude na Villa do Patú de Dentro, ou suas vizinhanças próximas; 25, para um açude na villa de Pau dos Ferros; outro do mesmo computo, em S. Miguel; um no Siridó, e outro na Caiada, no mesmo sentido.” Para o representante do Rio Grande do Norte, esse valor representava uma ninharia comparando-se ao que estava sendo destinado ao Ceará. Daí sua indignação. (Anais da Câmara dos Deputados. Sessão da Câmara dos Deputados em 07 de outubro de 1892, p.368).

¹⁰⁶ Existe certo exagero nessas colocações de José Américo, já que de um modo geral as elites do Norte, depois Nordeste, lançam mão do “Discurso da Seca” até para áreas não sujeitas ao fenômeno das longas estiagens. Em outras palavras, transformam a região inteira num imenso polígono seco, como se aí não existissem áreas com invernos mais regulares, como é o caso das áreas mais próximas do litoral de algumas unidades dessa região, a exemplo da Paraíba, Pernambuco etc. Mas mesmo assim, se subtrair dessas unidades as áreas menos sujeitas a estiagens, a dimensão do seu polígono da secas é bem maior do que a do Ceará e, no entanto, essas unidades não recebiam os recursos proporcionais as suas necessidades.

Patrimônio, vol. II, do Ifocs, de 1919.” Observamos então (Quadro 13) que o Ceará sozinho abocanhou quase 80% de todos os recursos destinados à construção de açudes públicos na região, com verbas do governo central.

Quadro 13 – Total de recursos do governo central gastos em açudes públicos já construídos e em construção até o final de 1919

Estado	Valor	Participação de cada unidade
Ceará	14.877:582 \$ 966	79,65 %
Rio Grande do Norte	2.212:761 \$ 473	11,84 %
Parahyba	477:417 \$ 229	2,56 %
Piauí	752:448 \$ 312	4,03 %
Bahia	358:241 \$ 882	1,92 %
Total	18.678:451 \$ 862	100%

Fonte: Quadro elaborado com dados contidos em Almeida (1980, p.275).

A competência da elite cearense em carrear recursos e “benesses” para o Ceará, ao longo dos anos, se mostrou extremamente exitosa, já que os benefícios que lá chegaram foram desproporcionais à sua importância econômica e política. Essa elite foi, desde cedo, sábia e competente na sua luta de levar para o Ceará instituições que foram importantes na canalização de recursos, a exemplo da Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS) em 1909¹⁰⁷ e, bem mais tarde, em 1952, o Banco do Nordeste.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Em 1919, passou a chamar-se Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS) e, em 1945, recebeu o nome de Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS).

¹⁰⁸ Não devemos esquecer também que nesse mesmo período, início dos anos de 1950, se controla do Ceará a segunda malha ferroviária do Nordeste, a Rêde de Viação Cearense, com 1.395 quilômetros de extensão (Mapa 2), menor apenas a da Bahia (In: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, IBGE, 1954, p.84).

Ainda hoje esses efeitos se fazem sentir. Dados recentes do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) mostram (Quadro 14) essa desproporção¹⁰⁹. O Ceará sozinho acumula quase 60% de todas as águas contidas nos açudes construídos pelo DNOCS, o que demonstra que a destreza dessa elite em carrear recursos e benesses para o Ceará, ao longo dos anos, foi sem dúvida vitoriosa, já que a desproporção entre a força política e econômica que essa unidade tem na região, com o volume de recursos que conseguiu angariar ao longo dos anos, é gritante.

Mapa 02 – Malha ferroviária da Rede Viação Cearense (RVC) – 1954



¹⁰⁹ Essa desproporção se revela mais gritante quando se constata que da área total do polígono das secas do Nordeste o Ceará só ocupa 13,9% de toda essa área (PAIVA, 1979, p.34).

Quadro 14 – Açudes públicos construídos pelo governo central no Nordeste até 2014

Estado	Capacidade em 1000 m³	Percentual sobre o total
Alagoas	57.208	0,299 %
Sergipe	19.510	0,078 %
Maranhão	250.000	1,00 %
Paraíba	1.966.405	7,90 %
Pernambuco	2.013.087	8,09 %
Bahia	1.135.506	4,56 %
Rio Grande do Norte	3.051.914	12,26 %
Piauí	1.500.684	6,03 %
Minas Gerais	84.886	0,34 %
Ceará	14.796.288	59,48 %
Total Geral	24.875.488	100 %

Fonte: Quadro construído com base em dados fornecidos pelo serviço de monitoramento hidrológico do DNOCS. Fortaleza, 2014.

Mas o grande feito do Ceará se deu ainda em 1878. Mesmo, neste momento, já existindo por parte do parlamento toda uma preocupação com o pesado fardo que o tesouro nacional estava suportando, 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. Esses feitos cearenses foram ao mesmo tempo motivos de admiração, inveja e até de antipatia.¹¹⁰

No Senado o governo foi bombardeado por fortes críticas quando o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, através do decreto datado de 01 de junho de 1878, abriu um crédito extraordinário no valor de 9.000:000\$ (nove mil contos de réis), uma fortuna

¹¹⁰ Uma participação do senador cearense Castro Carreira no Senado revela esse estado de espírito por parte de alguns senadores quando o assunto era a liberação de mais créditos para as estradas de ferro do Ceará. Vejamos o que diz o senador: “[...] tenho notado que, quando se falla das estradas de ferro do Ceará, como que ha um certo desgosto, uma espécie de má vontade contra ellas, e, me persuadia, que alguma indisposição ou antipathia havia contra a minha província [...]”. Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 06 de março de 1882, p.68.

na época, para o resgate e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, como também para a construção das Estradas de Ferro Sobral e Paulo Afonso. Essas críticas se davam, em primeiro lugar, por conta de que nesse instante o tesouro nacional não passava por um bom momento. No Senado, por exemplo, o Sr. Barão de Cotegipe externa essa preocupação com esses gastos. Para ele, o governo cometeu abuso ao decretar a “[...] construção de tres estradas de ferro em época em que o paiz exigia a maior economia dos dinheiros públicos [...]”¹¹¹. As críticas ao governo se davam também porque esse não tinha autorização legislativa para empreender a construção das três estradas. Para muitos parlamentares, esse foi um ato autoritário do chefe de governo. É o que observamos nas palavras do senador baiano, o Sr. Fernandes da Cunha: “[...] o nobre presidente do conselho, sem desfazer os obstaculos, nem cortar as difficuldades que manietam a acção do trabalho e do capital, em um bello dia, arbitrariamente, decretou tres estradas de ferro, dizendo apenas: façam-se!”¹¹²

Não há como negar que esses feitos cearenses tiveram a ajuda abençoada do presidente do conselho, Sr. Cansação de Sinimbú. O seu propósito de construir a Estrada de Ferro de Paulo Afonso¹¹³, em sua província natal, Alagoas, e que tinha como justificativa propiciar socorros imediatos aos atingidos pela seca, obrigou-o a ter que contemplar também no decreto, de 01 de junho de 1878, as estradas de ferro do Ceará, já que nesse momento essa Província encarnava muito mais do que qualquer outra, o lugar em que o trágico e o miserável grassavam em demasia. Imagem esta, competentemente difundida, foi largamente incorporada ao imaginário nacional, apesar de estar no rol das províncias consideradas pequenas. Este, na realidade, foi o maior feito de sua elite.

A participação do senador cearense, Sr. Jaguaribe, em sessão do Senado nos esclarece melhor esse episódio. O senador, fazendo referência ao decreto do presidente do Conselho de Estado que autorizava a construção das três ferrovias, assegura que o Sr. Cansação de Sinimbú:

[...] somente empreendeu essas obras, porque tambem tinha em mira o interesse da província das Alagôas, pelo que julgo que S. Ex. entendeu, que devia aproveitar a occasião para dotar a sua província de uma estrada de ferro que julgava ser-lhe necessária, e achou que não podia descobrir melhor defesa de que a sêcca do norte. Então o pobre Ceará, que era a provincia que mais soffria, mereceu os seus desvellos, e sob esta capa prestou à província das Alagôas o beneficio que desejava fazer-lhe.

Continuando a sua fala, depois de alguns apartes, o senador mostra que:

¹¹¹ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 06 de outubro de 1879, p.41.

¹¹² Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 16 de setembro de 1879, p.184.

¹¹³ Esta ferrovia tinha a finalidade de contornar a cachoeira de Paulo Afonso e quando pronta “[...] ligar por terra o médio e o baixo São Francisco, desenvolvendo-se os seus 116 quilômetros entre Piranhas, em Alagoas, e Petrolândia, em Pernambuco [...]”. In: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: 1954, IBGE, p.118.

[...] o pobre Ceará que sempre viveu no abandono, ao vêr essa cornucopia, essa abundancia de duas estradas de ferro decretadas de uma vez, procurou saber a causa de tamanho beneficio. Então conheceu que o nobre presidente do conselho, querendo dotar a sua província de igual vantagem, e hesitando em abrir um credito para esse fim, procurou uma capa, e essa foi a sêcca do norte, especialmente a do Ceará.¹¹⁴

O Presidente do Conselho não aceita essas evidências feitas por alguns senadores. Lamenta que se tenha dito que ele só teria “[...] decretado a construção da Paulo Afonso para prestar favores á província das Alagôas, e só por ter decretado a construcção dessa estrada é que encampeí a de Baturité e mandei construir a de Camossim.” Ele contesta e assegura que não foi “[...] movido por outro sentimento além dos que me inspiravam os altos interesses do Estado.”¹¹⁵

Tudo nos leva a crer, em função das práticas correntes no Brasil no que diz respeito à construção de ferrovias, que o relato do senador Jaguaribe seja verdadeiro, o que apenas confirma o que estamos sempre afirmando, de que as ferrovias no Brasil, de modo geral, foram construídas sem se observar qualquer racionalidade técnico-econômica, mas, antes de tudo, atava-se a interesses político-particulares, o que resultou em uma malha ferroviária que não atendia às necessidades de transportes do país levando, com o tempo, ao desmantelamento desse meio de transporte, o que foi tremendamente prejudicial aos interesses do Brasil.

A seca de 1877-1879 obrigou as elites do Norte da seca a mudar o discurso: o da exuberância deu lugar ao “Discurso da Seca”. Este se mostrou infinitamente mais eficiente e, com o tempo, se consolida como o instrumento mais eficiente de persuasão junto ao governo central para extrair recursos para a região. Agora se pede ferrovias para a região utilizando o forte argumento de que elas são o instrumento mais eficaz para salvar os “desvalidos” da seca. É então atribuída a seca a causa maior de todas as mazelas da Província. 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. É o que percebemos nas falas da representação cearense no parlamento nacional.

O Senador Jaguaribe, representante cearense, em Sessão do Senado, lembra que a Estrada de Ferro “[...] não conhece estações, não conhece climas ardentes, não conhece geada, não conhece obstáculo de qualidade alguma.” Sendo assim, para o senador “[...] quando hoje o verdadeiro embaraço que o governo encontra para levar socorro ao interior da província é a falta de animaes de carga [...]” e que, se o Ceará já fosse dotado de uma ferrovia para o interior “[...] as seccas não fariam estragos, porque os soccorros chegariam a toda parte [...].”

¹¹⁴ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 27 de junho de 1879, p.262-263.

¹¹⁵ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 11 de setembro de 1879, p.98.

Acrescenta ainda o senador que a ferrovia iria fazer florescer “[...] muitas indústrias e sendo essas indústrias bastantes para manter as famílias, a acção da secca seria ineficaz, não produziria efeito sensível.” E, como sempre, não descuida de recordar “[...] que nenhuma província do Brasil precisa mais ser cortada por uma estrada de ferro do que o Ceará, onde as seccas apparecem em períodos certos [...]”.¹¹⁶

A pressão da representação cearense se fazia sentir também na Câmara dos Deputados. O deputado José de Alencar adverte aos seus pares que boas vias de comunicações é um instrumento eficaz na resolução de alguns dos problemas advindos com a seca: “[...] se elas suprimem o deserto, como já se disse, pode-se affirmar igualmente que suprimem a secca, transportando rapidamente os recursos de que precisão as populações vexadas por esse flagelo.”¹¹⁷

A imprensa cearense também buscava reverberar na Província esse entendimento. Muitas vezes, reproduzia pronunciamentos de parlamentares cearenses feitos na corte. A edição do jornal “O Cearense” do dia 14 de agosto de 1884, em sua primeira página, traz um pronunciamento do senador cearense, Castro Carreira, no Senado, em que ele se posiciona nessa linha de entendimento. Para o senador, “A sciencia e os factos têm demonstrado que o remedio para os males da secca está nas estradas de ferro e na construção de açudes. É uma questão que tem sido largamente discutida, e sobre a qual hoje não ha duas opiniões.”

Mas passada a estiagem e a ferrovia perdendo a sua função básica, qual seja, a de levar socorros para os atingidos pela seca, qual seria o seu novo papel? Para os que advogavam a sua construção, os trilhos teriam o importante papel de alavancar o progresso do Ceará e que isto, no futuro, reduziria drasticamente os malefícios de secas que com certeza viriam. Este sempre foi, também, um forte argumento usado costumeiramente por todos aqueles que advogavam a implantação de estradas de ferro em toda região do Norte da seca. O Sr. F. de S. Meira de Sá em “*Écos do Sertão: Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco*” assegura que a “[...] construção da via-ferrea Mossoró-Cajazeiras [...]”, que seria a primeira secção desta linha, se constituiria na “[...] chave do desenvolvimento do sertão do Rio Grande e Parahyba, e [que]... o desenvolvimento desta zona é o melhor meio de debelar os efeitos das seccas [...]”. (SÁ, 1912, p.375).

A seca de 1877-1879 induz a elite dirigente, nacional e provincial, a buscar um tratamento diferenciado na aplicação dos recursos públicos para socorrer as vítimas da seca. Observamos, inicialmente, tanto por parte do governo como do parlamento nacional, uma

¹¹⁶ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 27 de junho de 1877, p.238.

¹¹⁷ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 03 de agosto de 1877, p.18.

resistência em se destinar parte desses recursos diretamente na construção de obras, porque se entendia, naquele momento, que essas verbas deveriam ser destinadas, por exemplo, a aquisição de gêneros alimentícios e distribuídas diretamente à população necessitada. Mas com a ascensão de Sinimbu a Presidência do Conselho de Estado, em 05 de janeiro de 1878, e já pensando em carrear obras para sua província, a estratégia de socorro às províncias atingidas pela seca muda.

O decreto de 01 de junho de 1878, em sua exposição de motivos, contempla uma nova direção que deveria ser dada aos recursos destinados às províncias do Norte castigadas pela seca. E aí já se faz a escolha preferencial do tipo de obra que deveria ser executada: “na escolha do serviço, cuja realização mais contribuirá para o bem do Estado, os ministros de Vossa Majestade Imperial não hesitaram em preferir o da construção de estradas de ferro, [...]”¹¹⁸

Essa seca, em função de sua dimensão, leva a que parte da população do interior do Ceará se deslocasse para o litoral em busca de socorros, já que estes poucos chegavam ao sertão. O relatório do desembargador Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa tenta mostrar o que estava se passando no interior. Eis o seu relato: “[...] nas regiões mais remotas, então o povo, temendo do pânico e assustado pela sua sorte, começam a dispersar-se em todas as direções, e a emigração que se operava lentamente, tomou um curso rápido e de uma affluencia considerável.” Ele já alertava que a “[...] população adventícia nesta capital é assás numerosa, sendo calculada em mais de quarenta e tres mil pessoas, e todos os dias seu numero cresce [...]” E já naquele momento, o Sr. Caetano Estellita entendia que ao se propiciar “[...] occupar as classes laboriosas que a sêcca reduzia [...]” a pessoas inativas, fez despertar “[...] o pensamento fecundo de tornar productivos os gastos a fazer com a assistência pública.” Desta forma, segundo o presidente, “conciliava-se assim a necessidade moral do trabalho que, aproveitando tantos braços validos, distrahia-os da ociosidade, elemento creador de vícios e perversão dos sentimentos humanos.”¹¹⁹ Notamos então que nesse momento estava se generalizando o entendimento de que era preciso dar trabalho e não esmola.

Nada naquele momento levava a elite dirigente provincial mais ao pânico do que a chegada em massa dos flagelados da seca à Fortaleza, tendo em vista de que isso estava comprometendo seriamente a ordem pública na capital. “Epidemias, crimes, descatos à recatada moral das famílias provincianas, tragédias indescritíveis se desenvolvem à vista de

¹¹⁸ Leitura de alguns pontos da exposição de motivos do decreto de 01 de junho de 1878 feita no plenário do Senado pelo Senador Correia. Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 14 de julho de 1879, p.210.

¹¹⁹ Relatório com que o Exmo. Sr. Desembargador Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa passou a administração da Província do Ceará ao Exmo. Sr. Conselheiro João José Ferreira D’Águiar, presidente da mesma Província em 23 de novembro de 1877, p.20 e 22.

todos [...]. A ordem do mundo parecia ter perdido seus referenciais.” (NEVES, 1995, p.94). Era preciso a todo custo evitar a chegada desses “Desvalidos da Seca” à Fortaleza. E como evitar? Só havia uma solução: levar socorro rápido a essas populações do interior e nada mais eficaz nesse momento do que construir caminhos de ferro, que não só levariam esses socorros como serviriam de frentes de trabalhos para essas populações.

2.4.1 Encampação e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e construção da Estrada de Ferro de Sobral (EFS)

A encampação e prolongamento da EFB e a construção da EFS no Ceará merecem um capítulo à parte, uma vez que, essas conquistas foram feitos sem igual em toda a sua história.

A implantação de uma estrada de ferro no Ceará é entendida por sua elite dirigente como uma necessidade premente para que a Província pudesse continuar suspirando. Para que isso fosse concretizado era preciso canalizar todos os esforços da Província nessa direção. Em vista disto, é que um grupo de homens determinados¹²⁰ do Ceará dão início, no começo da década de 1870, a constituição da Companhia da Via Férrea de Baturité.

A formação desta companhia começa com a “renúncia” por parte dos signatários anteriores, os senhores José Pompeu de Albuquerque Cavalcante e John James Foster, ao contrato que haviam celebrado, em 04 de abril de 1868, com o governo provincial para a construção de uma estrada de ferro em direção de Pacatuba. Quase no mesmo instante em que os detentores anteriores “renunciam” essa concessão, os novos signatários já apresentam, de imediato, uma nova proposta de contrato com o governo.¹²¹ Como era muito comum no mundo

¹²⁰ Determinados no sentido de que, conforme depreendemos na leitura das fontes da época, dão os passos mais concretos para transformar aquilo que era apenas um desejo, um sonho, em algo mais real, no caso, a criação de uma companhia que levasse os trilhos de Fortaleza em direção a Baturité. Eram pessoas poderosas do Ceará, simultaneamente do mundo da política e dos negócios. Gente que se coloca à frente do empreendimento em busca de mais prestígio político e mais dinheiro.

¹²¹ Ofício com que os novos signatários da concessão da estrada de ferro de Fortaleza em direção a Baturité encaminham uma proposta de contrato para o governo provincial: “Illm. e Exm. Sr. Presidente da Província: Os abaixo assignados, constando-lhes que o contrato firmado, entre o governo desta província e o engenheiro John James Foster e o assignatário José Pompeu Cavalcante, para a incorporação de uma companhia, que levasse a effeito a construção de um Tram-road desta capital para a Pacatuba com um ramal para Maranguape se acha de nenhum effeito pela renuncia que fizeram aquelles contratantes; veem apresentar a V. Ex. uma proposta, em que estipulam condições, mediante as quaes se obrigam a incorporar uma companhia, que realise a construcção de uma via-ferrea, pelo systema mais econômico e seguro, para aquelles pontos. Pedem portanto a V. Ex. que, dignando-se tomar em consideração a proposta referida, a qual juntam, admitta os supplicantes a contratar nos termos, que offerecem. R. Mc. Fortaleza, 5 de Março de 1870. Thomaz Pompeu de Souza Brazil; Joaquim da Cunha Freire; Jose’ Pompeu de Albuquerque Cavalcante; Henrique Browclehurst; Gonçalo Battista Vieira”. (Fala com que o Excelentíssimo Senhor Desembargador João Antonio de Araujo Freitas Henriques, abriu a 1ª sessão da 18ª legislatura da Assembleia Provincial do Ceará no dia 1º de setembro de 1870).

das concessões ferroviárias no Brasil, é provável que a suposta “renúncia” tenha sido aceita pelos dois signatários mediante o pagamento de alguns bons contos de réis.

Para a elite senhorial de Fortaleza era tão urgente a necessidade de construir uma estrada de ferro ligando Fortaleza a Baturité que muito antes de se conseguir a garantia de juros do governo imperial¹²² dá-se início a edificação do empreendimento. Inicialmente, será com capitais majoritariamente da Província que se vai iniciar a construção do primeiro trecho dessa estrada. O lastro financeiro desses controladores da estrada de ferro de Baturité apontava a possibilidade concreta de que essa estrada pudesse sair do papel.¹²³

Apesar dos principais acionistas da estrada de ferro de Baturité serem, na Província, consideradas pessoas abastadas, os seus recursos particulares, no entanto, jamais seriam suficientes para fazer frente a tão grande empreendimento. E para conseguir os recursos necessários para essa obra, colocou-se à venda cotas da companhia para que se pudesse levantar o capital de 800:000\$ (oitocentos contos de réis) necessários à construção da 1ª seção. Mas não se obteve o resultado esperado. Atribui-se “[...] de um lado a falta de espirito de empresa na província, do outro o elevado juro que o dinheiro nella obtém [...]” já que os capitais disponíveis estavam sendo remunerados por “[...] não menos de 15,18 ou mais por cento de premio [...]” e que naturalmente “[...] hesitam em empregar-os em uma empresa, cujos lucros podem não attingir aquella elevada taxa.”¹²⁴

Dada à dificuldade de se levantar no mercado interno – provincial e nacional – o capital necessário¹²⁵ para fazer frente às necessidades financeiras do empreendimento levou “[...] as vistas da companhia para os mercados monetários da Europa.” Só que na Europa era, nesse momento, difícil atrair os capitais disponíveis “[...] porque os capitalistas recusam fazer

¹²² O relatório do Sr. Pedro Leão Velloso já enfatizava, com base em um outro relatório do engenheiro Zozimo Barrozo apresentado a administração provincial em 1865, “[...] a impossibilidade de estabelecimento de uma via férrea para Baturité sem a concessão de favores por parte do governo.” (Relatório com que o excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Velloso passou a administração da Província ao excelentíssimo Senhor 1º Vice-Presidente Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no dia 22 de abril de 1868, p.21).

¹²³ É visível o entusiasmo do governo provincial com “[...] a proposta que ultimamente apresentaram a essa presidência alguns proprietários abastados e negociantes importantes desta província para levarem a effeito essa construcção [...]”. (Relatório com que o excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Velloso passou a administração da Província ao excelentíssimo Senhor 1º Vice-Presidente Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no dia 22 de abril de 1868, p.08).

¹²⁴ Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. José Fernandes da Costa Pereira Junior passou a administração da Província do Ceará ao Exmo. Sr. 2º Vice-Presidente Coronel Joaquim da Cunha Freire no dia 26 de abril de 1871, p.21.

¹²⁵ O capital total necessário para executar os 100 quilômetros de trilhos de Fortaleza até Baturité estava estimado em 4.000\$000 (quatro mil contos de réis), com custo médio por quilômetro de 40:000\$000 (quarenta contos de réis). Mas gastou-se bem mais, cerca de 58:600\$000 (cinquenta e oito contos e seiscentos mil réis) por quilômetro de ferrovia. Era um custo elevado se compararmos, principalmente, com as estradas paulistas, mas bem menor do que o custo médio de algumas estradas da região, a exemplo da Central de Pernambuco, a campeã brasileira, com custo médio de 173:062\$220 (cento e setenta e três contos, sessenta e dois mil e duzentos e vinte réis) por quilômetro de estrada construída. Os valores aqui citados estão em Camelo Filho (2000, p.112).

“aquisição de fundos de companhias brasileiras sem as garantias costumadas por parte do governo ou das províncias”.¹²⁶ Nesse período, a companhia ainda não havia conseguido do governo central garantia sobre o capital investido ou que viesse a ser investido.¹²⁷

Os anos se passam e o que se enxerga é a piora da situação financeira da companhia.¹²⁸ A cada relatório dos presidentes de Província, ano a ano, isso é constatado. O relatório do Sr. Heraclito D’Alencastro Pereira da Graça evidencia “[...] que o estado financeiro é pouco lisonjeiro no presente e estende-se ao futuro pelas dificuldades com que ha de lutar nas operações de crédito necessário à estrada de ferro à Baturité, cujo capital total é 4.000:000\$000 réis (Quatro mil contos de réis).”¹²⁹

Em vista da situação financeira da empresa e da necessidade urgente de novos aportes de recursos, é o senador Pompeu incumbido na Europa “[...] de consultar as condições com que poder-se-ia levantar um empréstimo para a empresa até a somma aproximadamente de 2.600:000\$000 réis (Dois mil e seiscentos contos de réis).”¹³⁰ Mas o senador Pompeu não obteve êxito em sua empreitada na Europa, já que o seu pedido de empréstimo não estava respaldado por uma garantia de capital por parte do governo central. A partir daí, ficava claro, que só existia uma saída para a companhia: a sua encampação por parte do estado.¹³¹

Quando ficou claro para a elite dirigente do Ceará que a tão sonhada Estrada de Ferro de Baturité estava em uma situação pré-falimentar, o que naturalmente poderia comprometer ou retardar a luta de Fortaleza pela consolidação de sua hegemonia, então, se começou uma

¹²⁶ Relatório apresentado pelo vice-presidente da Província Sr. Cunha Freire em 29 de junho de 1871, p.18. (1871-3º relatório).

¹²⁷ O jornal “O Cearense” de 17 de maio de 1874, em sua primeira página, traz a notícia de que: “já se acha assignano o decreto pelo qual o governo geral concede a garantia de juros de 7% por espaço de 30 annos à estrada de ferro de Baturité [...]”.

¹²⁸ No ano de 1875 a receita operacional da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) foi de apenas 47:069\$087 (quarenta e sete contos, sessenta e nove mil e oitenta e sete réis) com uma despesa de custeio de 77:089\$810 (setenta e sete contos, oitenta e nove mil e oitocentos e dez réis), apresentando assim um deficit de 30:020\$773 (trinta contos, vinte mil e setecentos e setenta e três réis). Deficit como este e outros tornaram a situação financeira da empresa insustentável. In: Relatório do Ministério da Agricultura do ano de 1876 – 1, p.174.

¹²⁹ Relatório com que o exelentíssimo Senhor Doutor Heraclito D’alencastro Pereira de Graça passou a administração da Província do Ceará ao Exmo. Snr. Dr. Esmerino Gomes Parente, 2º Vice-presidente da mesma, no dia 17 de março de 1875, p.20.

¹³⁰ Ibid, p.20.

¹³¹ O senador Nunes Gonçalves, do Rio de Janeiro, mostra bem a dificuldade que se tinha naquele momento para levantar um empréstimo no momento em que não só no Brasil, mas também na Europa se vivia um ciclo de retração econômica: “A empreza ou companhia que se apresenta aos capitalistas do paiz ou em uma praça estrangeira a solicitar o capital de que necessita para a realização de um melhoramento, diz: eu venho escudada com a garantia de juros do meu governo. Dizem os capitalistas: não basta; precisamos da garantia do capital. Não temos senão a garantia do juro. – Bem; neste caso o vosso emprestimo será contrahido em condições mais desfavoráveis, porque não podemos deixar de levar em linha de conta o risco que póde haver da perda do nosso capital. Assim, o emprestimo se realiza com maiores onnus e com clausulas muito menos vantajosas do que aquellas em que seria contrahido, se a garantia abrangesse o mesmo capital”. (Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 01 de setembro de 1875, p.17).

campanha sistemática junto às esferas do governo central para viabilizar sua encampação. A partir daí, as forças políticas do Ceará se irmanam na busca desse objetivo. E argumentos justificadores não faltam. Essa estrada era, inicialmente, exaltada como uma estrada de produção e mais tarde também de integração, já que sua elite política entendeu, desde cedo, que era preciso que a mesma fosse vista como uma ferrovia estratégica nacional, ou seja, como forte instrumento de unificação e consolidação do Império, o que levaria, naturalmente, a merecer do governo central uma atenção maior. E esforços para isto não faltaram. O senador Pompeu, comandante da tropa cearense no Senado, estava sempre lembrando que essa estrada:

Também tem importância política, porque tem por fim ligar para o futuro a província do Ceará com as províncias vizinhas, pois naturalmente no Cariry ella se ha de encontrar com a estrada de ferro da Bahia ou Pernambuco, e assim ficará a província pelo interior ligada com todo o Império, o que é uma necessidade commercial, e de defesa do paiz. (Anais do Senado. Sessão de 01 de setembro de 1875, p.10).

Com o início da seca de 1877-1879, ela recebe um novo atributo: Estrada da Seca. Agora essa ferrovia completava o seu pacote de serventia. Era de se esperar que a representação cearense no parlamento nacional articulasse uma campanha intensa junto ao governo central para que fosse efetivada a encampação dessa estrada de ferro. E agora eles dispunham de um argumento poderoso para convencer corações e mentes: o drama da seca. O deputado cearense Alencar Araripe se utiliza dessa linha de argumentação e já aponta a solução do problema. Para ele, o grande problema que o Ceará estava vivendo era não poder levar socorro para as populações atingidas pela seca no interior e assim se reportando ao tema enfatizava:

Quem nos póde dar esse facil e prompto transporte é a estrada de ferro de Baturité: faça, pois, o governo imperial essa estrada, já que a companhia cearense a não póde concluir. Para isso *necessario* é, ou encampar a estrada, ou emprestar a mesma companhia o dinheiro preciso para as obras. Eu penso que é muito preferível o encampamento ao empréstimo. (Anais da Câmara. Sessão da Câmara dos deputados do dia 27 de junho de 1877, p.285).

No Senado, os senadores do Ceará não só se utilizavam desses argumentos como inteligentemente adicionavam mais um: “tendo-se feito encampação em outras províncias, não há razão para que o Ceará seja excluído deste favor [...],”¹³² bradava o senador Jaguaribe já pensando provavelmente em utilizar esse fato como instrumento de persuasão e troca.

Uma conjunção de fatos explica a decisão do governo central de encampar e prolongar a EFB e construir a EFS. Em primeiro lugar, o drama da seca pelo qual passava o Ceará naquele

¹³² Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 27 de junho de 1877, p.238.

momento e que já havia sido incorporado ao imaginário nacional como o lugar onde se imperava em abundância a miséria, o sofrimento etc. O outro fato, conforme já foi aludido anteriormente, foi a ascensão à Presidência do Conselho de Estado do alagoano Cansanção de Sinimbú. Interessado que estava na implantação de uma ferrovia em sua província foi induzido, por forças das circunstâncias, a inserir no mesmo pacote as ferrovias do Ceará.¹³³ No caso específico da encampação da EFB, ele atendia a uma antiga reivindicação do seu dileto amigo, o senador Pompeu, que lutou intensamente pela sua aquisição por parte do Estado, quando a companhia que administrava a EFB se mostrou impotente para levar adiante o empreendimento. Observamos então que a situação da seca do Ceará foi o quadro perfeito para resolver o problema da paralisia da Estrada de Ferro de Baturité.

Se a encampação da EFB foi considerada um excelente negócio para seus acionistas,¹³⁴ dado que eles já não vislumbravam mais nenhuma possibilidade de retorno do capital que haviam investido na companhia, ou seja, investimento dado como perdido, para o Estado foi, como sempre, um péssimo negócio. Esta discussão chega ao plenário do Senado. O Visconde do Rio Branco assegura nessa Casa que a companhia controladora da EFB “[...] estava em más circunstâncias [...]” já que “[...] suas acções achavam-se depreciadas [...]” Lembra ainda o Visconde:

[...] o nobre ministro deu apolices do Estado, que estavam acima do par, pelo valor nominal, e não tomou as acções da companhia pelo seu preço real, que tinham no mercado. Estavam depreciadas e todavia foram tomadas ao par.

Foi, pois, um duplo favor: elevou o preço das acções da companhia em benefício dos accionistas da empreza, e deu apolices, que estavam acima do par, pelo seu valor nominal. São dous favores a um tempo, pois a companhia estava ansiosa por salvar o seu capital e descartar-se da empresa. (Anais do Senado. Sessão do dia 10 de setembro de 1879, p.70).

¹³³ A encampação da EFB e a construção da EFS e de Paulo Afonso são realizadas em meio de uma discussão intensa entre os que advogavam uma intervenção maior do Estado na edificação de estradas de ferro, vistas como necessárias ao crescimento econômico do país e os que repudiavam esse maior intervencionismo do Estado em amplos setores da economia. Chamou-nos atenção a respeito dessa discussão a maneira peculiar como, por exemplo, no Senado alguns senadores colocavam esse problema. O Barão de Cotegipe chega a assegurar no Senado que esse maior intervencionismo do Estado estaria levando ao comunismo. Vejamos sua fala: “Estamos no comunismo! O comunismo não é somente esse systema que pretende dividir as fortunas, chamo tambem comunismo, quando o Estado quer concentrar em si todas as industrias, dirigir todos os negocios, porque então o Estado terá tambem de fornecer trabalho e sustentar toda a população. Para mim o Estado soberano dispendo das industrias e de tudo prepara o caminho do comunismo.” (Anais do Senado. Sessão do dia 04 de setembro de 1879, p.48).

¹³⁴ Ao final da liquidação a companhia foi avaliada em 1.232: 589\$508 (hum mil duzentos e trinta e dois contos, quinhentos e oitenta e nove mil e quinhentos e oito réis), com um passivo de 595:451\$019 (quinhentos e noventa e cinco contos, quatrocentos e cinquenta e um mil e dezenove réis) e um saldo de 637:138\$489 (seiscentos e trinta e sete contos, cento e trinta e oito mil e quatrocentos e oitenta e nove réis), que foram distribuídos aos seus acionistas (MEMÓRIA, 1923, p.63).

A encampação da Estrada de Ferro de Baturité representou sem dúvida uma vitória, principalmente, da elite senhorial de Fortaleza. Agora, concretizada a encampação a sua grande frente de batalha seria o seu prolongamento. E por que prolongar? Justificativas não faltam. Mas dentro do pacote de serventia dessa estrada, o argumento mais recorrente é o de que a mesma é o mais eficaz instrumento no combate aos males trazidos pela seca.

Se antes deveria estender os trilhos até Baturité para servir de meio de transporte eficiente para captar a riqueza produzida na região e, assim, alavancar o progresso da Província, agora os trilhos devem se estender para além de Baturité, porque seca de verdade só existe mais para o interior. Pronto, justificativa perfeita. E a quem deva ser imputada a culpa pelo que possa ocorrer no futuro, se o Ceará for assolado por uma nova seca e a solução dada e sabida – o prolongamento da EFB – não tiver sido levado adiante? Para o deputado José Pompeu¹³⁵, essa conta deve ser da “Camara, governo [e dos] altos poderes do estado [...]” Em sua fala no plenário da Câmara e tentando sensibilizar os seus pares, ele busca envolver todos na solução do problema ao mostrar de maneira dramática de que:

Depois quando não houver mais remédio, e uma nova calamidade surgir para aquella região tristemente fadada e como um Minotauro devorar a população de minha província e da de suas irmãs igualmente infelizes e flageladas, levando por diante as substancias do Estado, todas as esperanças do presente e do futuro, há de ser tardio o arrependimento e gravíssima a responsabilidade daquelles que não souberam ou não quiseram acautelar o dia da manhã.

E como sempre, para o deputado, o Ceará não deve ficar satisfeito com os poucos quilômetros de estradas de ferros que já tem, porque isso não lhe torna imune aos males que poderão advir com o deflagamento de uma nova seca. É preciso mais.

Para a representação cearense no parlamento conseguir mais significava, antes de tudo, ter que transpor um caminho cheio de pedras visto que “com o Ceará o juízo é outro; apura-se o facto, fazem mil commentarios desfavoráveis, e chega-se à conclusão de que nada mais se lhe pode conceder, porque já tem pezado em demasia sobre o orçamento.”¹³⁶ Se colocar como discriminado, esquecido etc., sempre foi um artifício usado costumeiramente e eficientemente pela representação cearense para assim tirar o maior proveito político possível, aumentando seu prestígio e seu cabedal econômico.

¹³⁵ Anais da Câmara dos deputados. Sessão da Câmara do dia 19 de julho de 1882, p.138.

¹³⁶ Anais da Câmara. Sessão da Câmara dos Deputados do dia 27 de julho de 1886, p.126.

O prolongamento da EFB, no que diz respeito ao seu traçado, é marcadamente influenciado por interferências políticas e particulares e, muito mais, pelo desejo de Fortaleza ver seus trilhos bem longe do Vale do Jaguaribe.

João Brígido sintetizou bem o traçado da EFB. Ele via esta estrada como um “aleijão técnico” e que “[...] Capanema já não encontrava erros de engenharia, mas crimes puníveis pelos nossos códigos.” Brígido entendia que a estrada chegando a Canoa “[...] devia seguir para o Icó, em terrenos de nível esplêndido, diretamente ou por via da estrada batida de Quixadá [...]”, mas isso não aconteceu. Seguiu direto para Baturité, o que encareceu o projeto, considerando que “obras d’arte” caras tiveram que ser construídas. Também para Brígido, era racionalmente obrigatório que após a chegada da EFB à Quixadá ela seguisse “[...] um rumo mais ou menos reto, prolongando-se para o Icó”. O que não ocorreu. Ela “[...] foi ter a Quixeramobim, cedendo a empenhos de influências da política aldeã.” (CARVALHO, 1969, p.127).

O que talvez Brígido não alcançasse ou não quisesse entender é que além dessas influências políticas no traçado da EFB, uma mais forte se fazia presente: a vontade da elite senhorial de Fortaleza de ver os trilhos dessa estrada o mais longe possível do Vale do Jaguaribe.¹³⁷

Não adiantava reclamar de que o rumo que a EFB estava tomando em direção a Quixadá só encontraria pela frente “um quase deserto”, em outras palavras: que essa era uma estrada que não teria muito futuro por não ter muito para transportar. Não era este tipo de consideração que demoveria as forças políticas dominantes do Ceará do seu objetivo maior: afastar qualquer possibilidade de Aracati ameaçar no presente e no futuro a hegemonia da capital. Os que defendiam o projeto Aracati-Icó até parece que se tratava de alguns “gatos pingados” malhando em “ferro frio”. Ainda que esses poucos parlamentares usassem sólidos argumentos técnico-econômicos para justificar esse projeto, ela de fato nunca sairia do papel. Parecia que eram simples palavras lançadas ao vento.

Em uma participação no Senado o senador cearense, Castro Carreira,¹³⁸ ilustra muito bem os reais interesses de Fortaleza com o traçado que deveria tomar a EFB. Após assegurar que “[...] o prolongamento da ferrovia de Baturité, arteria destinada a unir a capital aos sertões do sul da província, não tem somente fim industrial, mas também o de minorar os efeitos das

¹³⁷ O mapa 04 mostra bem esse fato. Observamos que no início o afastamento da EFB do Vale do Jaguaribe é mais intenso. Logo, longe de Aracati e só mais ao Sul é que a EFB liga-se a esse vale (mais detalhe sobre essa discussão ver capítulo 3).

¹³⁸ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 15 de julho de 1884, p.121.

secas”, lembra ainda que boa parte dos municípios mais ao sul do Ceará, a exemplo de “[...] Riacho do Sangue, Telha, Icó e Crato fazem hoje todo o seu commercio ou a maior parte pelo porto do Aracaty, servindo-se dos meios primitivos de transporte [...]” e que para ele com a chegada da ferrovia a Quixadá, “com tão consideravel redução de distancias não ha duvida que todo o commercio daquelles municípios virá a ser feito pelo Quixadá”, e assim Fortaleza seria excessivamente beneficiada, não só porque estaria sendo carregada para sua praça parte significativa da produção de todo vasto sertão, mas porque ao mesmo tempo tirava de Aracati esse mercado, levando-a a aprofundar sua decadência.

A marcha de Fortaleza na construção de sua hegemonia não podia ser de forma alguma ameaçada. Assim a notícia de que o governo federal havia aprovado a concessão para a construção de uma estrada de ferro de Caruaru ao Crato foi suficiente para colocar Fortaleza em pé de guerra, dado que agora a ameaça vinha de um competidor – Pernambuco – com vasta musculatura. A imprensa da capital faz um chamamento para uma reunião com o fim de “[...] acautelar os interesses do nosso estado, feridos pela concessão [...]” e de que “[...] nenhum cidadão quer nato, quer aqui domiciliado, tem o direito de crusar os braços.” O teor da reportagem a respeito desse fato evidencia como os cearenses viam a dimensão da tragédia que o Ceará poderia sofrer caso a ferrovia Caruaru – Crato chegasse a se concretizar. Entendiam que estavam sendo “[...] ameaçados de soffrer damno irreparavel; uma vez que só o prolongamento da via-ferrea de Baturité ao Crato poderá garantir-nos contra a espoliação que pretendem fazer-nos [...]”.¹³⁹

Na edição do dia 13 de novembro de 1890, desse mesmo Jornal, vem a notícia de que o Governo do Estado recebeu telegrama oficial confirmando a concessão do privilégio para a construção da estrada Caruaru – Crato e de que “[...] nada mais resta ao infeliz estado do Ceará, na impossibilidade de fazer respeitar os seus direitos, do que dobrar a cerviz e aguardar, que parte de seu território seja annexado a outros estados mais fortes, porque assim apraz a cobiça dos especuladores.” Diante desta ameaça que pairava sobre o território cearense era preciso unir forças para levar a cabo o prolongamento da Baturité, o mais rápido possível, em direção ao rico Vale do Cariri.

A determinação do governo imperial em construir a EFS é um daqueles absurdos que se fez com o dinheiro público e que só a política e outros interesses particulares são capazes de explicar, dado que tecnicamente e economicamente era injustificável a sua construção. Do

¹³⁹ Jornal “O Estado do Ceará” de 06 de novembro de 1890, p.02.

ponto de vista econômico era muito mais racional a construção da estrada Aracati-Icó, margeando todo o Vale do Jaguaribe, a área mais populosa e rica do Ceará.¹⁴⁰

A estrada Aracati-Icó já era há muito tempo considerada uma “artéria” importante da Província. Em 1860, o Sr. Antonio Marcelino Nunes Gonçalves, presidente da Província chega a assegurar que essa estrada era “[...] a mais transitada da província, e pelo movimento commercial que se faz do Aracaty seguindo o Valle do Jaguaribe acima por quase metade da província, se torna uma das mais importantes vias de comunicação [...]” e, em vista disto, deve ser “[...] digna de toda atenção.”¹⁴¹

Mais justificável economicamente era construir a estrada Aracati-Icó, pois a área que seria percorrida por essa ferrovia era muito mais pujante do que a que foi alcançada pela EFS. Os dados econômicos são, por exemplo, muito mais favoráveis a Aracati do que a Sobral. O Quadro 15 mostra que o município de Aracati, no final dos anos sessenta e início dos anos setenta do século XIX, tinha uma arrecadação média em sua coletoria que importava em mais de duas vezes ao que Sobral arrecadava. Para o ano de 1873,¹⁴² Aracati recolhe de impostos 72:800\$323 (setenta e dois contos, oitocentos mil e trezentos e vinte e três réis) e Sobral apenas 21:073\$262 (vinte e um contos, setenta e três mil e duzentos e sessenta e dois réis), ou seja, a arrecadação de Aracati importou nesse ano em mais de três vezes que a de Sobral. Outro dado que reforça o que estamos afirmando é o que mostra “o valor dos gêneros de produção da província do Ceará exportados no anno de 1875.”¹⁴³ Enquanto pelo porto de Aracati se exportou 32:069\$906 (trinta dois contos, sessenta e nove mil e novecentos e seis réis) os portos de Acaracu e Granja (Camocim), portos exportadores dos produtos da área de influência da futura EFS, juntos exportaram apenas 9:754\$481 (nove contos, setecentos e cinquenta e quatro mil e quatrocentos e oitenta e um réis), o que mostra que a área de domínio de Aracati era economicamente mais pujante do que a de Sobral.

Em função de que a EFS percorria uma região de escassas potencialidades econômicas é compreensível entender que um presidente de província tenha afirmado, se referindo a EFS, de que “si na decretação das vias férreas desta província o governo imperial houvesse de

¹⁴⁰ Em função da maior abundância de suas vazantes e de suas águas, essa região concentrou no Ceará a maior parte de sua população. Se era para construir uma ferrovia para levar socorros à população assolada pela seca, essa deveria ter sido escolhida justamente por concentrar uma população maior do que a que existia na área de alcance da EFS e de que também, quando as chuvas caíam com mais regularidade, o rico vale oferecia uma abundância maior de produtos que seriam no futuro transportados pela ferrovia.

¹⁴¹ Relatório que Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da Sessão Ordinária do dia 1º de julho de 1860 ao Excelentíssimo Senhor Doutor Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. Presidente d’esta província. Ceará: Typographia Brasileira de Paiva e Companhia, 1860.

¹⁴² Relatório do Presidente de Província do dia 1º de julho do ano de 1874.

¹⁴³ Relatório do Presidente de Província do dia 1º de julho do ano de 1876.

consultar unicamente rasões de ordem economica, certamente em vez de duas, mandaria construir uma só estrada.”¹⁴⁴ Acrescenta ainda de que imperava “[...] muita descrença acerca do futuro econômico da estrada, acreditando-se que por muitos annos não dará renda que atinja ao custeio, e muito menos para amortização do capital.”¹⁴⁵ Essa foi uma estrada, como era de se esperar, que desde o começo conviveu com os deficit constantes, é o que percebemos ao observar o Quadro 16.

Quadro 15 – “Demonstrativo do termo médio do rendimento das collectorias nos trez ultimos exercicios 1869 á 1871”

Aracaty	1869	52: 477 \$ 326
	1870	36: 339 \$ 697
	1871	44: 614 \$ 713
	Média	44: 477 \$ 245
Sobral	1869	16: 576 \$ 507
	1870	16: 188 \$ 444
	1871	19: 280 \$ 641
	Média	17: 015 \$ 197

Fonte: Quadro elaborado com base no Relatório do Presidente de Província do dia 07 de Julho de 1873.

Quadro 16 – Situação financeira da EFS entre os anos de 1881-1888

ANNOS	DESPEZA	RECEITA
1881	46:349\$847	23:741\$400
1882	85:217\$622	52:964\$844
1883	141:700\$623	81:508\$741
1884	150:150\$633	63:997\$105

¹⁴⁴ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa do Ceará na sessão ordinária de 1881 pelo Presidente da Província Senador Pedro Leão Velloso (3º relatório).

¹⁴⁵ Ibid, p.74.

1885	143:877\$761	50:431\$146
1886	134:080\$082	43:739\$458
1887	102:401\$356	67:597\$275
1888	113:522\$678	61:178\$263

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura do ano de 1888, p.173.

No Senado, as críticas ao governo eram intensas por conta de sua decisão de construir a EFS e a de Paulo Afonso. Uma fala do senador baiano Fernandes da Cunha retrata bem como boa parte dos senadores viram esse ato do governo e qual era o futuro reservado para as duas estradas:

Quanto ás estradas de Camocim a Sobral, e de Piranhas ao Jatobá, isso agora é que foi de mais! [...] Não havia motivo, absolutamente nenhum, de interesse publico, que pudesse aconselhar a S. Ex. a decretar essas duas estradas de ferro. Tem sido demonstrado, Sr. Presidente, que a de Camocim passa por terrenos estereis, seccos, áridos, arenosos, onde não é possível haver agricultura, onde apenas ha raras fazendas de gado, pouco productivas. Sabemos todos que essa estrada é apenas de mero interesse local; que os terrenos percorridos pelo traço desta estrada não são productivos; que não ha população agglomerada na proximidade da linha, ou na zona adjacente. Semelhante estrada não podia ser decretada, e ainda mais quando não conduz a um porto, nem a um grande rio, nem a uma cidade commercial ou industrial importante. Nestas condições a viação ferrea é um desperdício, um esbanjamento de capital, não se deve fazer.¹⁴⁶

As críticas mais contundentes que se faziam a EFS não só eram exclusivas de pessoas de fora do Ceará. O Sr. Antonio Bezerra¹⁴⁷, que em 1884 fez uma viagem pela EFS, viu aquela estrada como “[...] a última palavra da vaidade humana, a ostentação caprichosa da falta de patriotismo, a impunidade do extravio dos dinheiros públicos sob fútil motivo, o ridículo mais cruciante aos sacrifícios de um povo [...]” e que não conhecia “[...] nesta Província nada mais inútil, nem mais illusório, que aquela grande mentira escrita em 131 quilômetros de trilhos de ferro.” (BEZERRA, 1965, p.64).

Se já não era desgraça demais construir essa estrada em uma área de pouco potencial econômico, comparando-se, por exemplo, ao Vale do Jaguaribe, a situação fica pior ainda

¹⁴⁶ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 16 de setembro de 1879, p.185.

¹⁴⁷ Antonio Bezerra de Menezes (1841-1921) era jornalista, poeta, historiador e naturalista. Em 1884, por ordem do Governo Provincial, acompanha uma viagem científica que tinha o objetivo de coletar dados e informações do Norte cearense.

quando forças políticas poderosas interferem para mudar o seu traçado para atender unicamente a interesses particulares.

Ainda em 1878, o jornal “Pedro II” reproduz uma matéria que havia sido publicada originalmente no “Jornal do Commercio” do Rio de Janeiro em que a matéria fazia uma crítica ao traçado que estava sendo projetado para essa ferrovia. Na reportagem já se colocava que o caminho que a estrada iria percorrer não se encontraria “[...] uma só povoação, um só terreno fértil, mas um sertão completamente desabrigado, pedregoso e de uma superfície inteiramente desigual.”¹⁴⁸

No Senado, Jaguaribe se colocou como um crítico virulento a respeito do rumo que essa estrada tomou. O senador tinha uma ideia clara de que o melhor traçado dessa ferrovia seria aquele que “[...] sahindo da Granja, percorresse um traçado entre a Serra Grande ou da Ibiabapa, e a Serra de Meruoca, dirigindo-se ao Ipú, não só seria muito mais barato do que o que se está effectuando para Sobral, como mais ainda [...]” encontraria pela frente “[...] productos com que os wagões tenham de ser enchidos.” E o que essa estrada, com o traçado que tomou, vai encontrar pela frente? – indagava o senador Jaguaribe. “[...] desertos estéreis, nos quaes não se acharão absolutamente productos para serem transportados [...]”, alertava o mesmo. Para alicerçar o que estava defendendo recorre a um estudo de uma autoridade no assunto¹⁴⁹, um engenheiro inglês. “Todos sabem quanto o senso político dos ingleses nestas matérias costuma andar aproximado á verdade [...]”, mostrava Jaguaribe acrescentando que esse engenheiro “[...] era um homem que tinha longa experiência em estradas de ferro, tanto na Europa como no Brazil” e que “[...] tinha opinado que o verdadeiro traçado era aquelle¹⁵⁰ [...]” que estava sendo defendido no momento pelo parlamentar.

Esse mesmo sentimento do senador Jaguaribe com relação a essa estrada é compartilhado por outras pessoas. Anos depois, em 1886, o Presidente da Província do Ceará, desembargador Miguel Calmon du Pin Almeida, assegura que a zona percorrida pela EFS “[...] com insignificantes excepções, pouco fértil e habitada, apropriada somente á criação, a sua renda, como aliás era de esperar, mostra-se ainda insufficiente para supprir a despeza.” E de que “fôra, portanto, impertinência mal cabida não reconhecer o erro de sua direcção.”¹⁵¹

¹⁴⁸ Jornal Pedro II, do dia 10 de novembro de 1878, p.04.

¹⁴⁹ Era quase uma obrigação de qualquer parlamentar que estivesse usando a palavra no parlamento, dependendo do assunto e da ocasião, recheiar o seu pronunciamento com citações de autoridades estrangeiras para que a sua fala fosse mais acreditada.

¹⁵⁰ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 19 de julho de 1880, p. 327-328.

¹⁵¹ Relatório com que o Exmo. Sr. Desembargador Miguel Galmon du Pin Almeida passou a administração da Província do Ceará ao Exmo. Sr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas no dia 9 de abril de 1886, p.60 (2º Relatório).

Se a EFS era uma estrada que antecipadamente já se sabia que seria economicamente inviável, como é que se explica que ela tenha saído do papel, ou seja, tenha se tornado real, quando ao mesmo tempo se tinha conhecimento de que o projeto Aracati ao sul do Ceará seria técnica e economicamente mais racional? Só os caminhos sinuosos da política e dos interesses particulares são capazes de explicar.

Como se viabilizou a EFS? O que é possível saber, em 1º lugar, é que o Presidente do Conselho de Estado, o senador alagoano Cansação de Sinimbu querendo dotar sua província de uma estrada de ferro, a Paulo Afonso, que a olho nu era técnica e economicamente injustificável, o que se provou mais tarde¹⁵², e que naquele momento recebia forte oposição da bancada baiana, já que fazia concorrência à ferrovia Salvador-Juazeiro¹⁵³, inseriu as estradas cearenses no mesmo pacote para ficar mais blindado. E por que se fez a opção pelo projeto Camocim-Sobral e não ao projeto Aracati-Icó, quando este era técnica e economicamente muito mais justificável? Dois fatos explicam essa opção. Em primeiro lugar, devido à forte oposição da elite senhorial de Fortaleza a qualquer aspiração de Aracati ter uma estrada de ferro ligando-a ao sul do Ceará. Isto era para Fortaleza inaceitável. Em segundo lugar, porque nesse momento a região Norte do Ceará comportava forças políticas poderosas e que estava em fina sintonia com o governo de plantão, no caso o governo liberal liderado por Cansação de Sinimbu.

No tocante ao primeiro ponto, observamos que a política de centralização provincial do Ceará, projeto tão desejado e liderado pela elite senhorial de Fortaleza, e que significava cada vez mais concentrar na capital a intermediação econômica da Província, tendo em vista que a descentralização econômica reinante era prejudicial aos interesses dessa elite, teria na ferrovia um forte aliado, mas para isto era preciso antes de tudo liquidar qualquer projeto que contemplasse uma ligação Aracati ao sul do Ceará, o que levaria naturalmente essa praça a uma decadência econômica, o que terminou acontecendo.¹⁵⁴

Evaldo Cabral de Melo sintetiza bem esse embate entre Fortaleza *versus* Aracati, quando o governo central, na seca de 1877-1879, resolveu contemplar o Ceará com ferrovias:

¹⁵² Esta foi também uma outra estrada marcada por deficit constantes e cavaleiros para o governo central. Ver esses números em Carreira (1889, p.740).

¹⁵³ MELO, 1984, p.210.

¹⁵⁴ A acirrada oposição de Fortaleza a alguns pleitos de Aracati como, por exemplo, 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, p.21) indica que se perguntasse, já nessa época, a um aracatiense por que “sua terra está tão decadente, e elle responderá sem deteusa que ao ódio e à inveja da capital”. Não sem razão os aracatienses já nutriam essa aversão à Fortaleza, em vista de que era impossível não perceber a visível decadência dessa cidade. Aponta ainda Studart (1891, p.20) que comparando-se “o Aracaty d’aquelles tempos com o Aracaty de hoje e impossível será deixar de reconhecer e lamentar o immenso regresso, o quase anniquilamento dessa importante cidade.”

Afinal em 1878, Fortaleza assestou o golpe definitivo nas aspirações ferroviárias do Aracati. Quando, por ocasião da grande seca de 1877, o Governo imperial promoveu a construção de duas ferrovias no Ceará, o projeto da Aracati viu-se preterido em favor do prolongamento da Baturité e da implantação da Camocim-Sobral, a qual contava com a influência da facção Pompeu do partido liberal, cujas bases eleitorais situavam-se no norte da província e que apoiava fielmente o gabinete Sinimbu. (MELO, 1984, p.224).

Acrescenta ainda Melo, que se a justificativa do projeto do governo era construir ferrovias para socorrer o maior número de pessoas atingidas pela estiagem, a ligação Aracati ao sul do Ceará teria uma serventia maior, por entender que iria socorrer uma população bem maior, não só da área mais populosa do Ceará, como também das províncias vizinhas da Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco (Ibid, p.224-225).

A pergunta que se faz agora é por que Fortaleza não evitou a concretização do projeto Camocim-Sobral? Para Melo, se Fortaleza “[...] não pôde evitar que o Governo imperial dotasse o norte da província de uma estrada, [...]”, no entanto, esse projeto era “[...] uma ameaça bem menor do que a Aracati-Icó, dado que o norte cearense nem possuía a importância geoeconômica do Vale do Jaguaribe nem proporcionava o acesso ao Cariri.” (Ibid, p.226). Mas Fortaleza não descuidou dessa latente ameaça da ferrovia Camocim-Sobral, pois ao longo do tempo tratou de esvaziá-la ao induzir o governo a priorizar substancialmente maiores investimentos no porto da capital. A consequência disto é que, com o tempo, esse canal de escoamento vai paulatinamente sendo inviabilizado.¹⁵⁵

No que diz respeito ao segundo ponto e nesse caso o outro elemento que explica a opção pelo projeto Camocim-Sobral é o fato de que neste momento a região norte do Ceará, liderada pela cidade de Sobral, era dotada de forças políticas poderosas e que eram afinadas com o governo liberal de Sinimbu (Ibid, p.224). Essas forças eram representadas principalmente pelo presidente da Província, o Sr. José Júlio de Albuquerque, o senador Francisco Paula Pessoa¹⁵⁶ e o Sr. João Ernesto Viriato de Medeiros. Andre Frota de Oliveira assegura que “[...] pode-se afirmar sem exagero que, graças a seus esforços junto ao Ministério Sinimbu, deve-se a construção da Estrada de Ferro de Sobral.” (OLIVEIRA, 1994, p.38).

¹⁵⁵ O golpe de misericórdia de Fortaleza sobre essa ferrovia, e ao que ainda restava de relativa autonomia da área de influência dessa estrada perante a capital, se deu com a ligação ferroviária direta desta com Sobral, em 1950. A partir daí o polo hegemônico do Ceará aumenta mais ainda o grau de influência sobre essa região.

¹⁵⁶ O senador Paula Pessoa, apelidado jocosamente pelos conservadores de “senador dos bois”, pelo fato de ser proprietário de vasto rebanho de gado, era a figura política mais expressiva do norte cearense. No segundo distrito eleitoral, com sede em Sobral, “[...] eram deputados gerais todos os genros do senador Paula Pessoa. Sete dos doze deputados que figuravam na chapa, pelo distrito, eram da família Paula Pessoa.” (PAIVA, 1979, p.200).

Foram esses mesmos senhores, os capitães–mores do Ceará, como tão bem definiu o senador Jaguaribe¹⁵⁷, que atendendo unicamente a interesses político-particulares desviaram o traçado original da EFS que, segundo as recomendações técnico-econômicas, deveria partir de Acaraú e não de Camocim, o que foi profundamente prejudicial ao futuro dessa estrada. Vejamos como Oliveira fala a respeito dessa interferência:

Entretanto, por aviso despropositado, baixado em 24 de outubro de 1878, os importantes pontos de Palma e Santana foram sumariamente suprimidos, devendo-se essa supressão arbitrária a uma simples carta enviada por Francisco de Paula Pessoa, Senador do Império, agraciado com o Oficialato da Ordem da Rosa, Fidalgo Cavaleiro da Casa Imperial, homem possuidor de grande fortuna e enorme influência política na província, por intermédio de cujas relações distintas e seletas desviou-se o traçado do projeto inicial da Estrada de Ferro de Sobral. (OLIVEIRA, 1994, p.38).

A forte interferência política na definição e no traçado da EFS é um retrato fiel de como no Brasil, de modo geral, se arquitetou a política ferroviária. No caso específico da EFS, uma fala do senador Jaguaribe no Senado expõe com toda clareza a construção dessa realidade. Eis sua fala:

Todos sabem que entre os candidatos que se apresentavam á deputação e á senatoria, havia um, aliás muito distincto e illustrado, mas que não dispunha de elementos na província, até porque nunca interveiu alli na politica, que me conste. Refiro-me ao Sr. Viriato de Medeiros. [...] Achando-se aquelle illustre candidato segregado da província ha muitos annos, precisava de forte auxilio do governo, a quem tem prestado serviços. Para favorecer as suas duas candidaturas, cada qual mais importante, o nobre presidente do conselho, como seu amigo, assentou dotar a terra, de que é natural esse candidato, a cidade de Sobral, com uma estrada de ferro, no proposito de expô-lo ás vistas de todos, como aquelle que mais concorreu para ser decretada essa construcção. (Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 27 de junho de 1879, p.263).

Mas essas interferências político-particulares na instalação e no traçado das ferrovias não só foram uma prática dominante no Ceará, mas extensiva a todo o Brasil. Na seca de 1877-1879, o Presidente do Conselho de Estado, Cansação de Sinimbu, se valendo desse flagelo resolveu determinar a construção da Estrada de Ferro de Paulo Afonso, apesar do parecer contrário dos estudos técnico-econômicos. Em que isso resultou? Na construção de uma estrada que se tornou “[...] inútil, trafegando durante muitos anos apenas um trem por semana, e este mesmo quase sempre vasio.” (BENÉVOLO, 1953, p.24). Era uma estrada que se sabia de antemão que seu futuro não seria nada promissor, já que iria percorrer uma vasta área marcada predominantemente por “[...] chapadas de terreno árido e seco, composto de caatingas, [...]”

¹⁵⁷ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 19 de julho de 1880, p.329.

(PINTO, 1949, p.122). No final foi, como bem disse o Barão de Cotegipe, “[...] dinheiro perdido para o estado.”¹⁵⁸

Começar uma estrada de ferro e não dar continuidade em sua execução por conta da gravidade dos erros técnicos era comum no Brasil. Benévolo relata que “no Rio Grande do Norte, também por efeito da política, foi começada a linha de Macau ao Seridó, baseada em estudos defeituosos [...]”. O resultado foi que por conta dessas imperfeições técnicas os trabalhos tiveram que ser paralisados, acarretando enormes prejuízos e o “[...] desejo que todos têm, de mandar comparecer os responsáveis perante um pelotão de execução.” (BENÉVOLO, 1953, p.27).

A ocorrência de fatos parecidos no que diz respeito aos traçados irracionais das estradas de ferro se deu também no sul do país. Gilberto Freyre relata que o traçado da Estrada de Ferro D. Pedro II teve “[...] de atravessar o rio cinco vezes, entre Piraí e Porto Novo da Cunha, por meio de pontes longas e dispendiosas, para servir aos interesses ora do Barão Fulano deste lado, ora do Visconde Sicrano, do outro.” (FREYRE, 2000, p.125). Em São Paulo, os jornais Gazeta de Campinas e o Correio Paulistano “[...] acusam o Barão do Pinhal como responsável pelo embargo do traçado proposto pela Companhia Paulista [...]” com o propósito de “[...] trazê-la para junto do Cuscuzeiro onde se encontram suas terras.” (SAES, 1981, p.65).

Enfim, na segunda metade do século XIX e início do século XX, foi construído no Brasil um conjunto de estradas de ferro, que foram marcadamente norteadas na sua instalação e construção por interferências político-particulares, que terminou resultando em ferrovias economicamente insustentáveis. Eram tão ineficientes que muitas vezes foram incapazes de vencer a concorrência de meios de transportes considerados primitivos como, por exemplo, canoas, barcaças e o de tropas. Autores como Estevão Pinto (1949, p.98), Ademar Benévolo (1953, p. 517-522), Douglas Tenório (1979, p. 190) e tantos outros relatam casos em que esses primitivos meios de transportes continuaram a existir, mesmo com a chegada da ferrovia, e a mover uma competição acirrada.¹⁵⁹

É bom lembrar que a construção desordenada de ferrovias no Brasil aconteceu não por falta de planos gerais de viação. Eles existiam em abundância e para todo e qualquer gosto. O

¹⁵⁸ Anais do Senado. Sessão do Senado do dia 18 de outubro de 1879, p.242.

¹⁵⁹ Era uma competição tão intensa que o Ministério da Agricultura foi obrigado a conceder a EFS e outras do Brasil alguns favores para baratear os fretes e assim poder vencer a concorrência do transporte de tropas, mas mesmo assim, a concorrência continuou intensa. É o que podemos deduzir da leitura do aviso do “Ministério dos negócios da agricultura, commercio e obras públicas” de 23 de julho de 1888. “Não havendo os favores de que trata a circular de 3 de fevereiro do anno proximo passado attrahido para essa e outras estradas de ferro os gêneros de exportação provenientes dos pontos muito distantes, os quaes, apezar das notáveis reduções feitas nas respectivas tarifas, continuam a chegar aos mercados, fazendo o percurso ao longo das estradas de ferro em costas de animaes, decidi declarar sem effeito taes favores.”

problema é que o governo para fazer frente aos seus inúmeros compromissos políticos se via obrigado a atender demandas por ferrovias e traçados os mais descabidos possíveis. Esses desmandos, naturalmente, terminaram produzindo uma malha ferroviária cuja marca principal é irracionalidade técnico-econômica. Essa malha foi intensamente prejudicial aos interesses do país. Ainda hoje, o Brasil continua pagando um preço muito alto em consequência de decisões políticas errôneas, tomadas no passado, e por não possuir uma malha ferroviária eficiente.

Apesar dessa irracionalidade técnico-econômica na malha ferroviária ser uma constatação óbvia, todavia não podemos negar que as estradas de ferro, mesmo assim, deram sua contribuição ao crescimento econômico do país. É também comumente observável que a chegada dos trilhos a algumas localidades exerceram um papel impactante em suas transformações econômicas e culturais. É o que iremos constatar no estudo da chegada do trem em um município da região sul cearense - Iguatu - e que será abordado no próximo capítulo.

CAPÍTULO 3 – FERROVIAS EM IGUATU: SEUS IMPACTOS ECONÔMICOS E CULTURAIS

A história do Iguatu é moderníssima. Data realmente, de pouco mais de vinte anos, e a cidade só toma incremento, de fato, após a inauguração da estrada de ferro, em 1910. (VICTOR, 1925, p.09).

3.1 Iguatu: de como tudo começou até antes da chegada do trem

A cidade do Iguatu¹⁶⁰ localiza-se na região Centro-Sul cearense, a uma distância de 306 km de Fortaleza, em linha reta. Está inserida na bacia hidrográfica do alto Jaguaribe, com clima tropical quente semiárido, pluviosidade média de 806,5 mm e temperatura média variando entre 26° a 28°. Sua área territorial é de 1029,00 (km²) e uma população total, segundo o censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, de 96.495 habitantes.¹⁶¹

Mapa 03 – Localização de Iguatu

¹⁶⁰ A escolha do município de Iguatu se deu, um tanto, por acaso. Durante minhas primeiras incursões sobre o tema e, desejando encontrar um município em que a passagem do trem tenha tido uma importância significativa em sua trajetória, me deparei com uma notícia de que em 2010 havia sido comemorado em Iguatu os 100 anos da chegada do trem a essa cidade. Logo, se houve comemoração era porque a chegada desse revolucionário meio de transporte àquele município tinha exercido alguma influência. Não só em Iguatu, mas provavelmente em outras localidades do Ceará, esta influência das ferrovias nos destinos de determinadas localidades foi marcante. Mas para mim pesou, no momento da escolha desse município, o fato de que Iguatu se colocava no trajeto do trecho ferroviário mais longo e mais importante do Ceará, já que este foi o projeto eleito por Fortaleza para garantir a sua hegemonia sobre uma centralidade territorial que deveria ter, necessariamente, essa cidade como principal polo de intermediação econômica do Ceará. Com o aprofundamento da pesquisa observamos, logo, que o município de Iguatu era bastante representativo para se fazer a verificação pretendida, ou seja, conseguir captar a dimensão dos impactos econômicos e culturais provocados pela chegada do trem a um município do interior do Ceará.

¹⁶¹ INSTITUTO DE PESQUISAS E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ (IPECE). **Iguatu**: Perfil Básico Municipal. Fortaleza, 2012. Disponível em: www.ipece.ce.gov.br. Acesso em: 05 dez. 2015.



Fonte: <http://iguatuce.blogspot.com.br/2008/10/mapa-do-cear-localizao-de-iguatu-no.html>. Acesso em: 05 dez. 2015.

O padre jesuíta João Matos Serra é considerado o grande desbravador da região, hoje, ocupada pelo município do Iguatu. Já em 1707, ele consegue estabelecer com os índios Queixelôs, habitantes do lugar, um contato mais intenso. Portanto, foram catequizados, ficaram submissos a toda uma dominação proveniente do estrangeiro e perderam, como era de se esperar, elementos de sua cultura. A partir daí, os índios passaram, inclusive, a colaborar com os primeiros colonizadores da região.

Esse povoado, chamado na época de Telha, estava na órbita de jurisdição da vila do Icó, mas o seu notável crescimento faz esse núcleo ser elevado à categoria de sede de freguesia, em 11 de outubro de 1831. Em 27 de novembro de 1851, é elevada ao patamar de vila, separando-se do Icó e, em 1874, Telha é alçada à categoria de cidade. O nome do município Telha foi mudado para Iguatu¹⁶², por determinação da lei n° 3035, de 20 de outubro de 1883.

Daí em diante, até 1910, ano da chegada do trem, “[...] salvo um ou outro fato de pouca monta, nada a notabiliza.” (VICTOR, 1925, p.09). A descrição que Alcântara Nogueira (1985, p. 154-156) faz do Iguatu, por exemplo, da primeira década do século XX, é emblemática. Ele o descreve com maestria. Segundo Nogueira, o Iguatu, dos anos iniciais do século XX, “[...] permanecia quase como no passado: ruas sujas e com lixo, mato em muitos locais, inclusive na grande Praça principal da Matriz, onde até as crianças brincavam de correr e esconder-se entre

¹⁶² Derivado do Tupi e que significa água boa ou rio bom. Iguatu é o nome da lagoa mais importante do município e que fica situada no perímetro urbano.

os arbustos." Para ele, a feição urbana da cidade era deplorável, já que a cidade estava "[...] entregue ao seu próprio destino, com praças e ruas abandonadas; nenhum melhoramento que visasse ao conforto ou a higiene da população." Se a zona urbana não recebia, por parte do poder público, uma atenção maior, pior era a situação dos que viviam na zona rural, já que era quase inexistente "[...] estrada de rodagem para facilitar a vida dos que vinham dos distritos [...]", apesar da maior parte da população do município viver na zona rural, sustentáculo maior da economia municipal. Basicamente, a maior fonte de renda de toda a população é oriunda do setor agrário que, ainda, nessa época, adotava quase que as mesmas técnicas rudimentares dos seus primeiros colonizadores.

Para Nogueira, no campo intelectual, a situação era ainda mais lastimável. O que existia era "[...] apenas as representações dramáticas, a música e o canto no coro da igreja. Não havia um jornal, mesmo de pequeno formato, tampouco uma organização qualquer de natureza cultural." A educação formal, também, era precária.

A zona urbana do Iguatu, segundo Nogueira (1985, p. 154-155), era limitada:

[...] área geográfica muito pequena, quase se restringindo à Praça da Matriz ou Quadro, as ruas que constituem agora a Marechal Floriano Peixoto e 15 de Novembro, assim mesmo muito acanhadas, a atual Praça Celso Lima Verde, em proporções reduzidas no que concerne a construções e, finalmente, ao local do comércio dos nossos dias, bastante limitada. Fora disso, o que havia circundado toda a Cidade era mato e água – água do Jaguaribe, lá adiante, água das lagoas quase dentro da própria Cidade.

A Iguatu do início do século XX tinha muito mais a fisionomia de um pequeno povoado, largado no interior do Ceará, com carências gritantes em serviços básicos para sua população. "[...] seguia Iguatu sem um melhoramento positivo, com lixo nas ruas e praças, areia e mato em vários locais e, para completar o bucolismo indesejável, animais pastando tranquilamente aqui e ali. Isso era Iguatu dos primeiros dez anos do século XX". (NOGUEIRA, 1985, p. 157). A cidade tem uma feição predominantemente rural e só vai sofrer alteração substancial, nessa sua aparência, com a chegada da ferrovia em 1910.

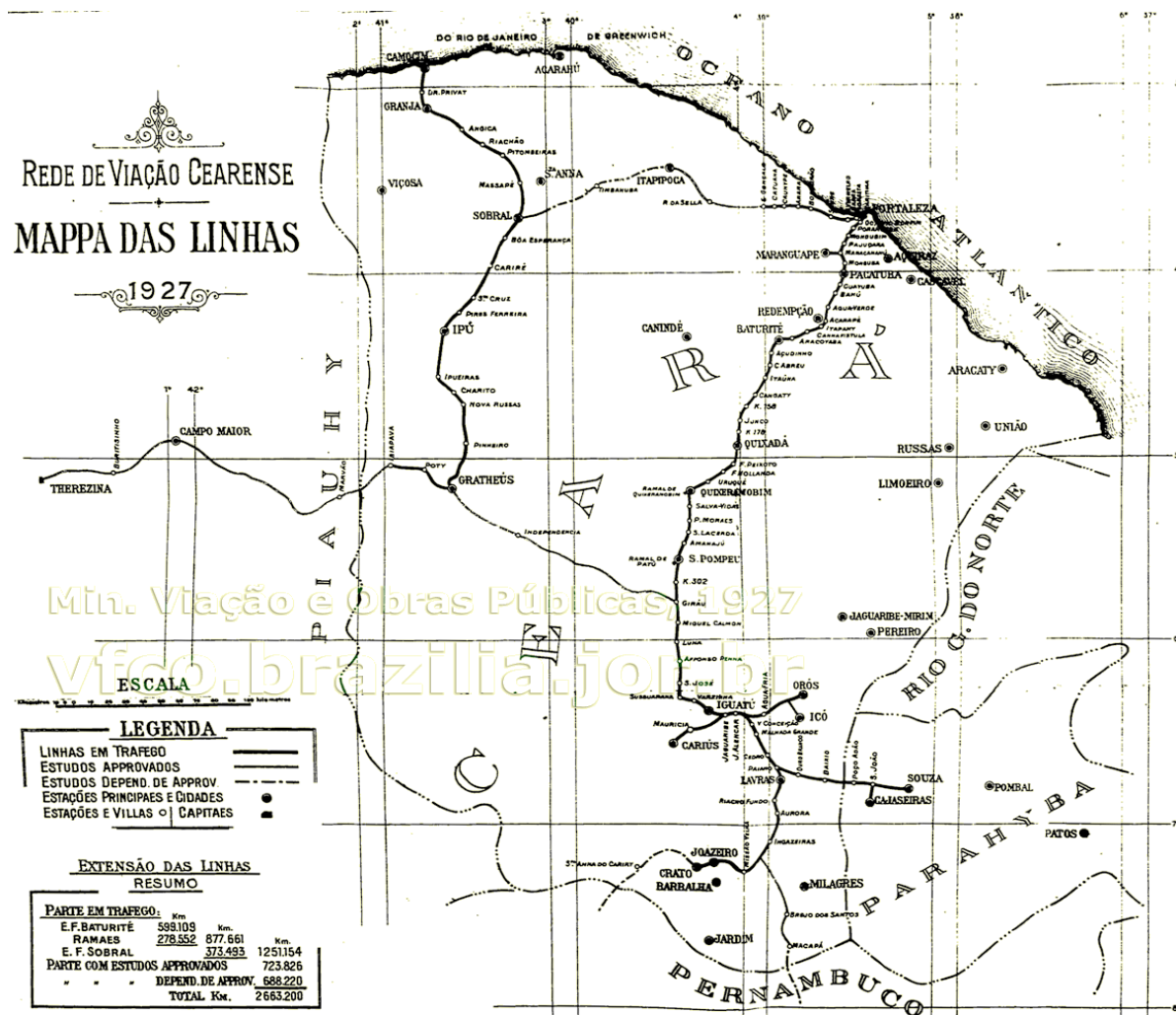
3.2 "... E a cidade só toma incremento..."

3.2.1 A ferrovia deve passar por Icó mas,...

Era propósito da elite senhorial de Fortaleza carrear, para a capital, todo o comércio que tanto a cidade do Icó como a do Crato intermediava com outras praças, diretamente ou via conexão com algum ponto do litoral, em especial, Aracati. A expansão da estrada de ferro de

Baturité, para esses municípios, seria o grande instrumento capaz de tornar realidade esse desejo.

Mapa 04 – Malha ferroviária da Rede Viação Cearense (RVC) – 1927



Fonte: http://vfco.brazilia.gov.br/ferrovias/maps/1927_redeviacao-cearense.shtml. Acesso em: 23 nov. 2015.

Observamos que a extensão dessa ferrovia para o interior, após alcançar Baturité, não buscou alcançar de imediato o rico vale do Jaguaribe, como recomendaria qualquer racionalidade econômica. O que vemos é um traçado que, ao invés de se aproximar desse rico Vale, se afasta, embrenhando-se por uma região de escassas potencialidades econômicas. O município do Icó, por exemplo, só deveria ser conectado mais para o sul, depois da ferrovia ter se afastado bastante do vale do Jaguaribe.

Qualquer leitor mais atento, e que tenha algum conhecimento a respeito do embate de Fortaleza *versus* Aracati pela hegemonia econômica do Ceará, ao observar o Mapa 04, é capaz de chegar à conclusão de que a ferrovia não buscou se conectar, logo, com a região de Russas, Limoeiro ou um pouco mais abaixo, em direção ao Icó, como era recomendável, do ponto de

vista da boa lógica econômica porque, uma maior proximidade dos trilhos com Aracati, colocaria em risco os interesses maiores da elite senhorial de Fortaleza. Essa maior proximidade poderia, a qualquer momento, levar forças políticas alheias a esses interesses a querer ligar Aracati a qualquer trecho mais próximo da estrada de ferro de Baturité. Sendo assim, era preciso que os trilhos dessa ferrovia se afastassem o mais que pudesse do Vale do Jaguaribe, pelo menos da área mais próxima de Aracati. Percebemos então que toda essa preocupação de Fortaleza em afastar os trilhos da EFB desse rico Vale deve-se, em boa medida, ao temor da capital de que Aracati pudesse, com uma ligação ferroviária que a conectasse ao sul cearense, reviver seus momentos de glória. E estes se fizeram presentes em boa parte de sua história. Foi o desenvolvimento das chateadas que alavancou a economia de Aracati e este chega, como bem demonstra a professora Valdelice Carneiro Girão (1984, p.108), a se transformar, em dado momento, no “pulmão da economia colonial da Capitania.”

Por esta época, final do século XIX e início do século XX, Icó já não dispunha do mesmo esplendor de outrora¹⁶³. Entrara em decadência, junto com Aracati¹⁶⁴, quando Fortaleza conquista a sua supremacia absoluta em toda Província, que já era política e, agora, é, sobretudo econômica.

Mas a penetração da ferrovia em direção ao centro-sul cearense, se aproximando cada vez mais da região do Icó levava, parte de sua população, a acalantar, mais ainda, o sonho de ter esse instrumento de difusão do progresso, cortando o seu espaço urbano. Era a oportunidade singular para trazer “[...] de volta, através dos seus vagões, o desenvolvimento comercial que fora detentora durante tanto tempo.” (LIMA; SOUSA, 1996, p. 31). Boa parte de sua população se mobiliza, em favor da instalação dos caminhos de ferro. Solicitações, nesse sentido, são feitas as autoridades. É enviada, inclusive, uma comissão para realizar estudos preliminares sobre o ramal para esse município. É assinado, no Rio de Janeiro, em 07 de novembro de 1908, o decreto de autorização do trecho e se marca a data de inauguração para o dia 05 de julho de 1912, mas a esperada chegada do trem não se concretiza (LIMA; SOUSA, 1996, p.32-33). Forças econômicas, “[...] especialmente os que faziam o comércio [...]” se posicionam contrário a sua “[...] construção, alegando que fortes comerciantes vindos de fora, podiam prejudicar com maiores investimentos, os que aqui já estavam estabelecidos.” (LIMA; SOUSA, 1996, p. 38).

¹⁶³ Durante o século XVIII e boa parte do século XIX, o município do Icó era o principal núcleo de intermediação econômica do vale Jaguaribe. "Favorecido por sua posição privilegiada, o Icó teve precoce desenvolvimento e alcançou rápida hegemonia sobre outros povoados do interior." (STUART FILHO, 1937, p.46). Em função desta sua supremacia, sobre os demais municípios, passa a ser chamada de "princesa dos sertões." O Icó era, como bem afirma Carvalho (1969, p.329), "[...] a vila de maior riqueza e movimento no Ceará [...]."

¹⁶⁴ Aracati era o grande elo de ligação de Icó com outras praças fora da Província.

Outros eram contrários¹⁶⁵, porque temiam que, com a chegada do trem, "[...] viriam pessoas indesejáveis, que iriam prejudicar a ordem." (Ibid., p.38) ou que o trem pudesse arruinar suas plantações e criações (ARARIPE JÚNIOR, 1973, p. 271). É evidente de que a possibilidade da chegada do trem pudesse alterar a secular ordem existente era o maior receio dos que se posicionavam contrário a vinda da ferrovia a esse município.

Dessa forma, a chegada das ferrovias ao centro-sul cearense e à região oeste da Paraíba, sem passar pela cidade do Icó, retira, de vez, deste município, qualquer possibilidade de continuar a exercer algum tipo de intermediação econômica mais importante na região. Esta função vai ser realizada, principalmente, pela cidade do Iguatu.

O fato da chegada da ferrovia à Iguatu ter levado este município a uma ascensão econômica significativa é um dos muitos exemplos, entre vários que ocorreram Brasil afora, do papel desse meio de transporte como instrumento de indução do crescimento econômico de uma comunidade. Ficar fora do seu alcance, na maioria das vezes, poderia significar para uma cidade o seu declínio econômico como foi o caso do município de Icó, vizinho a Iguatu.

Aconteceram no Brasil inúmeros casos de localidades que, antes da chegada do trem a uma região, exercia nesta área um papel hegemônico e com a passagem dos trilhos em um município próximo ao seu território perde essa supremacia para o município vizinho contemplado com esse meio de transporte.

O professor Gervácio Aranha (2006, p.184) relata com muita propriedade os casos dos municípios de Mamanguape e Areia na Paraíba. Antes da chegada do trem à região do litoral e do brejo paraibano eram consideradas cidades prósperas, mas a passagem da ferrovia "[...] na vila de independência (hoje Guarabira) em 1884 e em Alagoa Grande em 1901 foi fatal para as citadas localidades, que, isoladas, entraram em decadência."

3.2.2 Enquanto isso a ferrovia chega a Iguatu

Inicialmente, a implantação de ferrovias no Ceará foi um projeto essencialmente privado e com um propósito, basicamente, de natureza econômica. Com a falência da empresa promotora do empreendimento (Empresa de Viação Férrea de Baturité) e a sua posterior

¹⁶⁵ Estas pessoas que se colocavam refratárias ao progresso, nessa ou naquela localidade, foram designadas por Gilberto Freyre (2000, p.126) como "caturras". Portanto, estes eram aqueles sujeitos poderosos em cada localidade que viam a chegada do novo, do progresso, ou seja, de tudo aquilo que tivesse cheiro de moderno, como uma ameaça aos seus interesses e domínio. Em "*Inglês no Brasil*" (2000, p.126-127), Freyre descreve a respeito da resistência de alguns latifundiários sobre a aproximação de ferrovia em seus domínios. Um deles, o Padre Pinto, se transfigura em "uma espécie de Dom Quixote querendo fazer parar a estrada de ferro, investindo do alto de sua casa-grande contra a locomotiva triunfante [que] ao seu ver, [...], viria destruir-lhe a criação de porcos."

encampação por parte do Governo Imperial, as justificativas de sua estatização e expansão não são colocadas, agora, antes de tudo, como de natureza econômica, mas humanitária e estratégica.

É preciso fazer chegar, de maneira rápida e eficiente, os socorros às populações do interior. Era o que se bradava. E essa urgência e eficiência só seriam alcançadas com o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité.

A justificativa da Baturité como estrada estratégica foi, também, um argumento bastante utilizado por aqueles que desejavam a sua expansão para o interior, em direção à cidade do Crato¹⁶⁶ e que, futuramente, se ligaria à bacia do Rio São Francisco, ponto de convergência de várias ferrovias que estavam sendo construídas no Norte. A Baturité, dessa forma, vai sendo concebida como uma ferrovia de integração nacional (CAMELO FILHO, 2000, p. 56) e que encontra no governo central a predisposição de assumir todo custo financeiro de sua expansão (CAMELO FILHO, 2000, p. 92).

Chegavam ao Iguatu, no início do século XX, notícias da aproximação dessa máquina transformadora de regiões e cidades. Com ela, se pronunciava que o progresso chegaria junto. Observamos que, logo, parte substancial de sua elite se apodera do discurso de que a chegada da ferrovia iria levar Iguatu ao patamar de uma urbe civilizada e moderna. Com a ferrovia, aquela imagem de uma Iguatu muito parecida com um pequeno povoado atrasado do interior do Ceará seria algo do passado. Só a chegada do trem poderia concretizar o desejo de sua elite econômica, política e intelectual de se ver inserida no mundo moderno. Acreditava-se nos trilhos como verdadeiras “varas de condão” que viriam para promover a redenção do lugar. O trem era visto como algo dotado de força redentora, como se o progresso proveniente brotasse como num passe de mágica.

A luta do município de Iguatu e, em especial, do seu líder político maior e intendente do município, o coronel Belizário Cícero Alexandrino, para trazer a Estrada de Ferro de Baturité é um capítulo marcante em sua trajetória. Todos que escreveram ou escrevem sobre essa cidade afirmam, categoricamente, que a chegada desse equipamento é um divisor de águas de sua história.

¹⁶⁶ Ligar a cidade do Crato ao litoral do Ceará, através de uma ferrovia, era um desejo acalentado há um bom tempo. Já no Relatório de Presidente de Província de 22 de maio de 1868 (A3 – 1-5), o engenheiro chefe da direção de obras públicas, Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, em documento enviado ao Sr. Presidente da Província, Pedro Leão Veloso, coloca claramente que “qualquer tentativa de melhoramento concernente ao estabelecimento de uma via férrea deve visar o município do Crato como um ponto terminal.”

Diferentemente do que ocorreu no Icó, em Iguatu não apareceram vozes discordantes¹⁶⁷ a respeito da conveniência de se trazer ou não a estrada de ferro. Acreditava-se que as ferrovias trariam o progresso para todos. Que o desenvolvimento econômico e o crescimento do município seriam impulsionados com a chegada do trem. Esta crença estava em sintonia com o pensamento corrente da época, que via este “monstro de ferro” como disseminador do tão almejado progresso. Em função dessa crença, a elite política, econômica e intelectual de Iguatu direcionava todas as suas forças para trazer as ferrovias para o município, já que via neste meio de transporte o instrumento de sua redenção. Ele seria, para essa elite, o principal mecanismo de indução do seu crescimento, na medida em que permitia uma exploração mais intensa e racional de suas potencialidades econômicas, em especial da cotonicultura.

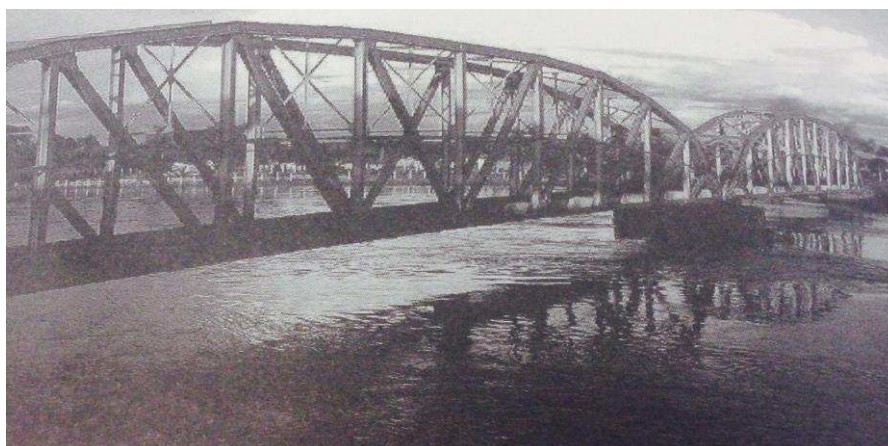
Alcantara Nogueira, apesar de ser um crítico virulento do coronel Belizário, enfatiza, no entanto, que a vinda da ferrovia para essa cidade deve-se, antes de tudo, ao seu prestígio político, em vista de que as recomendações técnico-econômicas não aconselhavam a passagem da ferrovia por Iguatu, em virtude das dificuldades e do alto custo para transpor o Rio Jaguaribe¹⁶⁸. Deixemos Nogueira falar (1985, p. 157-158):

Nem tudo, porém, condenava Belisário. Veja-se talvez a sua maior realização. É um dever proclamá-la, porque deu a Iguatu a base fundamental de seu progresso

¹⁶⁷ Em Iguatu, ao contrário do que ocorreu no Icó, se existiam caturras eram uma minoria inexpressiva e sem força política significativa.

¹⁶⁸ A ida da ferrovia para Iguatu implicava na construção de uma ponte metálica de 160 metros de extensão, a um custo altíssimo, e que seria projetada e construída na Inglaterra. Na época, foi considerada marco da engenharia. Essa ponte era necessária para que a ferrovia pudesse seguir em direção ao cariri cearense. A conclusão da referida ponte só aconteceu em 1916, o que terminou beneficiando Iguatu, já que a cidade permaneceu por quase seis anos, como ponta de linha. E qual não teria sido o impacto econômico em Iguatu caso tivesse permanecido por mais tempo como ponto terminal do trem? Por exemplo, como os casos clássicos de Arcoverde em Pernambuco e Campina Grande na Paraíba. Nesta última, a ferrovia permaneceu meio século como ponta de trilho.

Figura 01 – Ponte metálica sobre o Rio Jaguaribe



Fonte: Montenegro (2010, p. 82).

econômico. Foi em 1908 e a Estrada de Ferro de Baturité avançava através do sertão, transformando completamente as suas condições de vida. Em virtude da localização de Iguatu, situado á margem esquerda do Jaguaribe, haveria necessidade da construção de uma grande ponte para atravessar o rio. Por isso, os gastos seriam enormes e o traçado mais conveniente seria deixar a Cidade á margem, correndo os trilhos de S.José ou Suçuarana antigos noutra direção.

Percebemos assim que a cidade do Iguatu não seria rota de passagem da estrada de ferro de Baturité, já que “[...] a trajetória seria pela margem direita do curso normal do Rio Jaguaribe [...]” e que “[...] provavelmente, a cidade de Icó seria agraciada com a estação que pertenceria a Iguatu.” (MONTENEGRO, 2010, p. 17).

Sabedor, então, de que estas recomendações técnicas eram contrárias ao desejo do município de ver os trilhos romper a sua zona urbana, o coronel Belizário¹⁶⁹ não teve dúvida. Foi a Fortaleza socorrer-se e entender-se “[...] com o seu amigo e correligionário Presidente Nogueira Acióli, exigindo que a estrada de ferro em construção passasse em Iguatu. Seu desejo foi prontamente atendido, por que o Presidente do Estado fez valer a sua força junto ás autoridades federais.” (NOGUEIRA, 1985, p. 158). Portanto, uma ferrovia conseguida pelo toma-lá-dá-cá próprio do jogo político e/ou barganha política.¹⁷⁰

¹⁶⁹ O Coronel Belizário era advogado, e foi à figura política mais importante do Iguatu, do final do século XIX e início do século XX. Basicamente, monopolizou e dominou o cenário político local, nesse período. Exerceu, várias vezes, o mandato de gestor municipal e de Deputado Provincial e Estadual chegando, inclusive, a presidência deste poder, em que angariaria projeção estadual. Era, segundo Wilson Holanda Lima Verde (2011, p.97), “[...] amigo e seguidor incondicional [...]” do grande chefe político do Ceará dessa época, o comendador Antonio Pinto Nogueira Acioly, estabelecendo-se entre os dois uma relação de interdependência, o que era muito comum entre o mandatário estadual e o local. Este tipo de relação é muito bem sintetizado por Nilson Ghirardello (2002, p. 113) quando ele afirma que “O município permanecerá, mais que no Império, subjugado aos interesses das antigas províncias. Ao retirar verbas e poderes do município, submetendo-os ao poder do Estado, o coronel passará a ser o principal, se não o único intermediário entre as comunidades e o governo. Haverá, a partir de então, dependência entre essas duas esferas de poder. O governador precisará do coronel, pois esta tinha prestígio, bem como poder de pressão para intimidar os eleitores. Por sua vez, o coronel necessitava do governo estadual para manter e/ou ampliar seu poder político. Ele servia como ponte para acesso a verbas ou melhoramentos de interesse da comunidade. Sua permanência como chefe político dependia, portanto, dos dois lados: do poder de aliciamento sobre o eleitorado de cabresto, que deveria ser numeroso, a fim de somar muitos votos, bem como das benesses conseguidas para a comunidade local”.

¹⁷⁰ Este tipo de interferência política na definição do traçado das ferrovias no Brasil era corriqueiro. Um bom exemplo e muito próximo de Iguatu foi o da passagem da ferrovia por São João do Rio do Peixe (PB). Cajazeiras apresentava melhores condições técnico-econômicas para receber a Estrada de Ferro vinda de Lavras da Mangabeira e, no entanto, é São João do Rio do Peixe que é contemplada com esse benefício. Isto se deve a força política do Padre Sá junto ao Presidente da República Epitácio Pessoa “[...] que teria recomendado, de forma categórica – ‘faça-se a estação de São João do Rio do Peixe na cozinha do Padre Sá se ele assim solicitar.’” (LEITÃO, 2000, p.177). Esta foi a sua determinação e assim foi feito. O que causa estranheza nesse episódio foi a não reação de Cajazeiras por não ter sido contemplada com uma ligação direta da ferrovia. Tudo leva a crer que esse conformismo dessa cidade deve-se ao fato de que sua principal liderança política, o Coronel Sabino Rolim, teria suas terras, no hoje município de Santa Helena, sendo beneficiadas com a passagem do trem direto para São João, o que não teria acontecido se a ferrovia viesse do Ceará direto para Cajazeiras. Um outro caso emblemático é o da mudança de rota da RVC (Rede Viação Cearense) antes de alcançar a cidade do Crato. Os estudos originais não contemplavam a cidade de Juazeiro do Norte com a passagem do trem e sim o município de Barbalha. Mas a interferência política do Padre Cícero, junto as autoridades, foi determinante para o desvio do percurso e para que o trem pudesse aportar diretamente em Juazeiro do Norte e não em Barbalha. Esta cidade só foi contemplada com um pequeno ramal e 14 km a partir de Juazeiro do Norte.

Mas era preciso, antes da chegada triunfal dos trilhos em Iguatu, seguir todo um ritual, como era de praxe. Da mesma forma que em um espetáculo teatral pressupõe a existência de um roteiro com início, meio e fim. No mundo das ferrovias, no Brasil, era comum e necessário seguir a sequência do *script*. Estava, então, escrito no roteiro que deveria vir ao Iguatu uma comissão. E esta veio, em março de 1909, comandada pelo engenheiro-chefe da construção, Zózimo Barroso do Amaral.

A sua recepção constitui uma das maiores festas tributadas em Iguatu a uma autoridade. Numa casa da Praça D. Pedro II, foi preparada para o engenheiro e sua comitiva, com todos os requisitos de conforto que seriam possíveis naquele tempo. A própria residência de Belisário foi escolhida para serem feitas as refeições, inclusive o banquete. O intendente e dezenas de pessoas consideradas importantes da Cidade, a cavalo, foram esperar, distante desta, a ilustre comitiva. E assim entram em Iguatu muitas dezenas de cavaleiros que foram recebidos por um verdadeiro bombardeio pesado de fogos, bombas e baterias. À noite, em casa de Belisário [...] deu-se o banquete oficial, com a presença do que se considerava o elemento mais seleta da sociedade iguatense. Para variar, o tiroteio de fogos de vista, baterias, morteiros e girândolas escureceram Iguatu, sendo ainda posto no espaço um enorme balão, com dizeres – "Salve Dr. Zózimo Barroso". A multidão delirou, embora sem se aproximar dos que se banquetevam. Houve discursos de todos os feitios e elogios [...] (NOGUEIRA, 1985, p. 158).

Entretanto, as homenagens ao Sr. Zózimo não terminaram por aí. No dia seguinte, elas continuaram e, em meio à solenidade, com muitos fogos e discursos, “[...] por fim, agradecendo a distinção e as amabilidades que recebeu, falou o principal homenageado, assegurando ao cel. Belisário e ao povo de Iguatu que poderiam ficar certos de que a estrada de ferro ‘passaria em Iguatu’. Grande ‘profecia!’” (NOGUEIRA, 1985, p. 158).

Mas para Nogueira (1985, p.158), esta festa toda era apenas “[...] uma formalidade: que quisesse ou não o engenheiro Zózimo, o destino de Iguatu, nesse aspecto, estava decidido graças ao prestígio de Belisário: seria um dos pontos por onde passaria aquele importante melhoramento”.

Esta certeza dada pelo engenheiro Zózimo de que a ferrovia passaria por Iguatu, apesar das recomendações técnico-econômicas serem contrárias, deve-se ao fato de que o governo estadual, comprometido com acordos políticos de toda a ordem, era obrigado a aceitar a construção de linhas que não seguiam em nada, ao que estava previamente estabelecido no projeto inicial (PEREIRA; MUNIZ, 2011, p.24). Os interesses particulares e locais, na maioria das vezes, contrariavam o emprego mais racional dos recursos públicos, que eram escassos, na construção de ferrovias. Isto não só ocorreu no Ceará, mas em todo o Brasil.

Tenório (1979, p. 114), citando Ademir Benévolo, sintetiza bem tudo isso quando coloca que:

Centenas de quilômetros de estradas foram construídas para satisfazer colégios eleitorais ou zonas de influência pessoal, para valorizar propriedades privadas, para beneficiar “minha terra natal”, justificando-se a ironia de uma definição que ficou célebre: “estrada de ferro no Brasil é o lugar geométrico de maior influência política.”

Na realidade, toda essa comemoração era, como bem colocou Nogueira anteriormente, uma mera formalidade, já que no Brasil o setor ferroviário sempre foi, desde a origem, contaminado por interesses político-particulares. As estradas de ferro não dependiam da escolha de onde partir e para onde ir, apenas de razões puramente técnico-econômicas. Sendo assim, não é de estranhar o que aconteceu com relação ao traçado da Estrada de Ferro de Baturité¹⁷¹. Desde o momento em que o governo imperial assumiu o controle dessa ferrovia, esta caminhou, a passos firmes, para se transformar naquilo que João Brigido tão bem sintetizou, em matéria publicada no Jornal "Unitário" de 03 de julho de 1915, de "aleijão técnico." (CARVALHO, 1969, p. 126-129).

O espetáculo das festas de inauguração, da partida ou da chegada do trem em todo e qualquer lugar, era esperado como um momento singular na vida de qualquer comunidade, já que a presença deste “monstro de ferro” representava, antes de tudo, o aportar do progresso. Com ele, acreditava-se, que a partir daí, este lugar poderia desfrutar de tudo aquilo que a civilização pudesse oferecer e que ele estaria, agora, conectado com o mundo moderno. O trem-de-ferro aparecia como um instrumento mágico de transformação capaz de elevar um lugar, tido como atrasado, ao patamar dos mais progressistas. Isto, evidentemente, criava no seio daquela comunidade uma grande expectativa com relação à chegada ou à viagem inaugural do trem (HARDMAN, 1988, p. 182-183). O que vemos é que em

[...] todos os cantos do planeta, durante o apogeu de era ferroviária, o momento oficial da primeira viagem é marco inigualável da projeção de um teatro vivo do mecanismo, em que a locomotiva é sempre ator principal, a estação e a linha os cenários reluzentes, e a massa dos que assistem à partida ou à chegada, espectadores atônitos da modernidade. (Ibid, p. 182-183).

As festas de inaugurações iam desde as grandiosas, como aquela da viagem inaugural da linha Liverpool – Manchester em que 400 mil pessoas foram assistir a esse espetáculo (HARDMAN, 1998, p.23-24), às menores, como aquelas que se proliferaram pelo interior do Brasil. Mas em todas elas – das maiores às menores – existia um ponto em comum: o entusiasmo e admiração da população com a chegada do trem.

¹⁷¹ Antes de a ferrovia chegar ao Iguatu, em 05 de novembro de 1910, a Estrada de Ferro de Baturité e a Estrada de Ferro de Sobral são unificadas, em 1909, com o nome de Rede de Viação Cearense (RVC).

O desejo de ser contemplado com a passagem do trem criava uma esperança de mudança tão grande em uma comunidade que o simples ato do início da implantação dos trilhos era motivo de muita comemoração. É o que vemos ao ler a “*Acta da inauguração do assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro de Sobral.*” (CAPELO FILHO; SARMIENTO, 2010, p.21-23). Este ato se deu em 26 de março de 1879, no povoado de Camocim, comarca de Granja, por volta das 15h00min horas, “[...] achando-se reunidos em frente de um barracão ornado com bandeiras e armas imperiais [...]” as mais importantes autoridades da região, da Província e da Estrada de Ferro de Sobral. E como não poderia faltar em uma solenidade desta importância os discursos começaram a ser proferidos. O primeiro foi o do engenheiro-chefe da obra que lembrava:

[...] que ia se tornando, cada vez mais, uma realidade, o patriótico pensamento do benemérito Governo Imperial que tão sábia e generosamente havia decretado a construção das estradas de ferro do Ceará; que naquele momento fazia-se o assentamento dos primeiros trilhos da estrada de ferro de Sobral, e eu, a S. Exc. que se tinha dignado honrar-a com sua visita e inspecção, pedia elle que se dignasse ainda fazer-lhe a insigne honra de bater o seu primeiro grampo.

Este gesto do Sr. Presidente da Província se deu:

Em meio de mui vivas aclamações do povo, subindo ao ar muitas girândolas de foguetes e ao som do hymno nacional, bateu S,Exc, o grampo e passou ato Sr, engenheiro em chefe o martello que foi pelo mesmo Sr. sucessivamente apresentado aos Srs. juiz municipal, promotor público e delegado de policia, passando depois de mão em mão às pessoas presentes.

No seu discurso, o Presidente da Província ressalta que esse era:

[...] um dos maiores benefícios que poderiam ser concedidos ao Ceará, no presente, por dar útil ocupação a milhares de braços que a mingua de trabalho definhavam; no futuro, como seguro elemento de restauração e prosperidade; que, em face desta via-ferrea, não se podia deixar de reconhecer a patriótica solicitude e generosidade do governo Imperial que por todos os meios tem cuidado de minorar os soffrimentos desta província, de preservá-la dos cruéis effeitos das calamidades que a flagellão periodicamente e que, assim, os filhos desta terra deviam por tantos favores recebidos protestar eterna gratidão à Sua Majestade o Imperador e a seu benemérito Governo [...].

No norte do país a primeira vez que um trem percorreu caminhos de ferros, em 08 de fevereiro de 1858, foi um acontecimento extraordinário. Esta viagem realizada pela “Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco”, do marco inicial da ferrovia até à Vila do Cabo, foi acompanhada “[...] entre aclamações da população apinhada nos caminhos.” (PINTO, 1949, p.62).

Em Fortaleza o dia em que o trem circulou pela primeira vez, em 03 de agosto de 1873, foi objeto de uma reportagem do Jornal Pedro II de 06 de agosto de 1873. Esse dia, segundo o jornal, “[...] foi um dia de patrióticas alegrias para a população da capital.” Era, segundo a reportagem, “[...] para mais de cinco mil expectadores [que foram ver] a primeira locomotiva a percorrer [...]” um caminho de ferro na Província. Para o jornal, aquela massa de espectadores ver o trem circular pela primeira vez significaria transportar “[...] a imaginação do povo às eras futuras, fazendo-o extasiar diante do quadro feliz que elas representarão.” Estar diante daquele “monstro de ferro” levou aqueles expectadores a vivenciarem um momento de medo e alegria. “Alegria acentuada de admiração, alegria sublimada da surpresa!”

Quando “às cinco horas em ponto a locomotiva Fortaleza fez sinal de partir [...] foi geral o alvoroço.” Para o autor da reportagem, aquele “sibilo da máquina” buscava despertar todos aqueles “[...] que ainda estão surdos aos reclamos da sua pátria [...]” e que o ruído estridente que vinha daquele “gigante de ferro”, “[...] abafou o som das músicas, que lhe faziam as honras e atravessou todos aqueles tímpanos, na forma de uma saudação do dia de hoje ao dia de amanhã, dos pais aos filhos e netos, da energia dos contemporâneos à prosperidade dos vindouros!”

A chegada do primeiro trem a aportar em Lavras da Mangabeira (CE) se deu em 03 de dezembro de 1917 e para comemorar esse evento a cidade preparou uma grande festa, já que a vinda do trem seria o prenúncio da chegada da modernidade a esse município. Uma grande solenidade como essa requeria a presença das autoridades mais expressivas do Ceará. E assim aconteceu. Nesse primeiro trem

entre os passageiros vinham as personalidades mais importantes do estado, a começar pelo presidente João Tomé de Saboia. Estava, pois, inaugurada a Estação da Ferrovia. Era o progresso, afirmavam os oradores, que estava chegando ao interior do Ceará. (GALENO, 1988, p.07).

Em Iguatu, como não poderia deixar de acontecer, faltava, ainda, como ato final de todo espetáculo, ou seja, de toda aquela luta para trazer a ferrovia, a festa de inauguração da chegada do trem. E ela se revestiu de muita pompa e alegria. Constituiu-se no mais importante acontecimento vivido pela cidade, até aquele momento. Era o ato inicial da nova era que se esperava que fosse advir. Quase toda população queria fazer parte do ato inaugural de um novo tempo e para isto prepararam uma grande festa. As pessoas sabiam que o grande astro da solenidade não falava, não sorria, não transbordava nenhum tipo de emoção, mas mesmo assim todos queriam vê-lo – ERA O TREM. Este momento é descrito, com singular perfeição, pelo

correspondente do Jornal do Ceará, em um telegrama enviado e publicado em sua edição, de 09 de novembro de 1910, em sua primeira página. No telegrama, ele relata que o “trem inaugural” é recebido com entusiasmo por uma “extraordinária massa popular” e que as ruas da cidade estavam “embandeiradas.” A comitiva é recebida com o pipocar de fogos e de muita música. Seguem-se os discursos de exaltação pela chegada do empreendimento. “A noite após grande passeata popular queimaram-se lindos fogos artificiais.” Na casa do Coronel Belizário é oferecido um laudo jantar e, em seguida, acontece um baile de gala. No domingo, as comemorações dão sequência, realiza-se às “8 horas [da] manhã missa campal em ação de graças [na] matriz” e continua com um almoço oferecido na casa do coronel Belizário à comitiva e aos convidados. Em meio a muitos brindes, mais discursos são proferidos, naturalmente, de agradecimento e exaltação pela chegada da ferrovia. Na sequência, o telegrama relata que a comitiva fez um percurso em meio a uma “[...] passeata [com] muitos vivas [ao] governo, imprensa, associação comercial, *South American* [que] cercavam de extraordinária e inexprimível atenção, delicadeza toda comitiva que se acha captiva e encantada.”

Todo este clima de entusiasmo com vista à chegada do trem é uma decorrência natural da expectativa que se criou em torno deste “gigante de ferro.” A máquina em si, era, para muitos, um misto de medo e fascínio. Para outros, ela representava, antes de tudo, a chegada do progresso e da civilização. Só estas “quimeras de ferro”, expressão usada largamente por Hardman (1988) em sua obra “*Trem Fantasma: A modernidade na selva*”, seriam capazes de realizar todos os sonhos de mudanças almejadas por essa comunidade.

3.2.3 A ferrovia chegou ao Iguatu e a partir daí...

A epígrafe que está posta no frontispício deste capítulo foi a senha que nos induziu a querer descobrir o alcance das transformações provocadas por esse “revolucionário” meio de transporte, em uma cidade do interior. Buscamos demonstrar neste capítulo como, principalmente a partir da chegada do trem, a cidade passou por mudanças substanciais. E que mudanças foram estas? Quais foram os impactos e a dimensão dessas mudanças no cotidiano da cidade e das pessoas? Estas e outras perguntas serão respondidas ao longo deste capítulo.

A cidade do Iguatu em sua trajetória pode ser dividida em dois momentos distintos, antes e depois da chegada da ferrovia. Antes, o município é caracterizado como atrasado, pacato, mais rural, sem muita expressão no cenário econômico e político cearense. Depois, o município passou a ser mais urbano, moderno, sendo elevado ao patamar dos mais importantes

do Ceará. Fazemos estas colocações porque acreditamos que alguns dados de que dispomos nos lastreiam na afirmação de que a chegada da ferrovia no Iguatu foi importante para alavancar a expansão econômica do município e sua consequente modernização.

Alguns números usados aqui são exemplares para dar guarida à nossa indagação acima, apesar desses dados iniciais serem um pouco distantes do nosso marco de análise – 1910 (o antes e o depois), mas nem por isso perdem força explicativa. Vejamos:

- No período 1881/1886 a arrecadação média anual da coletoria do município do Iguatu foi de apenas 4.725\$349 (quatro contos, setecentos e vinte cinco mil e trezentos e quarenta e nove réis), o que colocava o município na modesta 24ª posição em arrecadação entre os municípios existentes.¹⁷² Já na década de 1920, Iguatu figura no rol dos municípios de maior arrecadação do Ceará.
- No “quadro da população, segundo o recenseamento procedido nas diversas freguezias no 1ª de agosto de 1872”¹⁷³, o município de Telha (posteriormente, o nome é mudado para Iguatu) ocupa a posição de número 27 entre os 57 existentes no Ceará. Em 1920, a sua população já é de 32.406 habitantes¹⁷⁴, ocupando, agora, a 3ª posição, o que tornava um dos mais importantes do Ceará.

Outros dados são mais esclarecedores para o que estamos afirmando. Por exemplo, o do aumento populacional do município entre 1909 e 1920. Em 1909, ano anterior à chegada da ferrovia, o seu número de habitantes é de 22.953.¹⁷⁵ Em 1920, quando já fazia dez anos que a ferrovia tinha aportado nessa cidade e já havia impactado de tal forma o município, que sua população sofreu um incremento, nesse período, de mais de 41%, passando para 32.406 habitantes. Outro número elucidativo é o do crescimento da arrecadação do município no período de 1908 e 1918. Em 1908, Iguatu teve uma arrecadação de 5:295\$200 (cinco contos, duzentos e noventa e cinco mil e duzentos réis)¹⁷⁶. Em 1918, apresenta uma arrecadação de 23:090\$000 (vinte e três contos e noventa mil réis)¹⁷⁷. Um incremento de mais de 336% em sua arrecadação.

¹⁷² Fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará na segunda sessão da 26ª legislatura pelo Presidente da Província, Dr. Enéas de Araujo Torreão. Fortaleza, Typ. Economica, 1887. (p. A1-9 até A1-20).

¹⁷³ Relatório de Presidente de Província do Ceará, 2ª Sessão da 22ª Legislatura, no dia 02 de julho de 1875, p. 23.

¹⁷⁴ Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil, realizado em 1 de setembro de 1920, volume IV, Tomo 1 (segunda parte) p.563. Rio de Janeiro, Typographia da Estatística, 1928.

¹⁷⁵ Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Anuário Estatístico do Brasil, 1º ano (1908-1912). Volume I, p. 322. Rio de Janeiro, Typographia da Estatística, 1916.

¹⁷⁶ Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Anuário Estatístico do Brasil, 1º ano (1908-1912). Volume II. Rio de Janeiro, Typographia da Estatística, 1916.

¹⁷⁷ Anuário Estatístico do Estado do Ceará, org. pelo Dr. G. de Souza Pinto, Diretor da Estatística, Secretário da Junta Comercial, ano de 1918, (p. 11). Fortaleza, Typ Moderna – Cerneiro & C., 1919.

Se fizermos uma ligeira comparação do Iguatu com o Icó, do antes e do depois da chegada da ferrovia na região, verificaremos que antes do trem aportar no Iguatu o Icó apresenta números mais robustos do que esse município. Vejamos: em 1908, Icó teve uma receita arrecadada do município de 18:495\$370 (dezoito contos, quatrocentos e noventa e cinco mil e trezentos e setenta réis), enquanto a de Iguatu foi de 5:295\$200 (cinco contos, duzentos e noventa e cinco mil e duzentos réis). Após o ano de 1910, ano da chegada do trem no Iguatu, o que enxergamos ao analisar os quadros 17 e 18 é o definhamento acentuado das finanças do Icó e a ascensão vertiginosa do Iguatu já que, com o trem passando nesse município, este assume o papel de principal centro de intermediação econômica na região, usurpando uma função que secularmente era desempenhada por Icó. É o que podemos enxergar ao observar a arrecadação dos dois municípios em 1918 (Quadro 18). Agora, Iguatu tem uma receita municipal três vezes superior à de Icó. Entendemos que toda esta expansão de Iguatu foi fruto da chegada da ferrovia ao seu território, já que não existe qualquer outro indicador que tenha sido capaz de ser indutor dessa transformação.

Quadro 17 – Finanças dos municípios – Receita Arrecadada (1908 – 1912)

CIDADES	1908	1909	1910	1911	1912
ICÓ	18:495\$370	17:930\$180	17:310\$130	6:593\$210	6:253\$200
IGUATU ¹⁷⁸	5:295\$200	—	—	—	—

Fonte: Quadro elaborado com base no Anuário Estatístico do Estado do Ceará, org. pelo Dr. G. de Souza Pinto, Diretor da Estatística, Secretário da Junta Comercial, ano de 1917, (p.328). Fortaleza, Typ Moderna – Cerneiro & C., 1918.

Quadro 18 – Finanças dos municípios – Receita Arrecadada (1917 – 1918)

CIDADES	1917	1918
ICÓ	6:960\$160	8:277\$000
IGUATU	20:698\$348	23:090\$000

Fonte: Quadro elaborado com base no Anuário Estatístico do Estado do Ceará, org. pelo Dr. G. de Souza Pinto, Diretor da Estatística, Secretário da Junta Comercial, ano de 1918. Fortaleza, Typ Moderna – Cerneiro & C., 1919.

¹⁷⁸ O Anuário do Brasil não traz dados da receita do Iguatu para os anos de 1909 a 1912.

Todos esses incrementos verificados em Iguatu, com a chegada do trem, tiveram um forte elemento indutor: a expansão vertiginosa da economia algodoeira, já que a arrancada deste setor alavanca, de um modo geral, toda a economia do município. É fácil de entender. Antes da chegada da ferrovia ao Iguatu, o algodão tinha que ser transportado, para os centros coletores, em lombos de animais, o que encarecia, sobremaneira, os custos desse produto, limitando uma maior expansão na medida em que retirava parte dos lucros dos que comercializavam esse produto. Com a ferrovia, os custos deste transporte se tornaram mais baratos e, naturalmente, os lucros para os que viviam dessa atividade se tornaram maiores, o que vai proporcionar uma expansão mais intensa da cotonicultura no Iguatu. Além de que a ferrovia promove um intercâmbio mais intenso com Fortaleza, o que possibilitava um acesso maior do seu algodão a canais mais vantajosos de exportação.

Iguatu dispunha, nesse momento, dos fatores mais importantes para expansão em larga escala dessa atividade: terras férteis e em abundância¹⁷⁹, mão-de-obra¹⁸⁰ barata e, agora, o mais relevante, transporte mais barato e rápido¹⁸¹. Tudo isto vai transformar Iguatu, ainda na década de 1920, em um dos maiores produtores de algodão do Ceará e, também, em um centro respeitável de beneficiamento desse produto.¹⁸²

É sensato imaginar que as ferrovias, efetivamente, vão determinar e consolidar, majoritariamente, como as áreas mais produtoras de algodão, os municípios situados às margens delas. E não é por acaso que, futuramente, as indústrias de beneficiamento de algodão no Ceará vão se instalar primordialmente nas cidades cortadas pelas ferrovias, ou seja, o caminho do mapa da indústria de beneficiamento do algodão é largamente determinado pelas ferrovias

¹⁷⁹ Os autores do livro “O Ceará” chegam a afirmar que “Iguatu é rico em zonas férteis e apropriadas para a agricultura e para a pecuária, fundamentos da sua vida econômica. É banhado pelo maior rio do Estado e por outros de menores proporções, como o Truçu. Quincoé e córregos diversos. As suas terras, todas de boa qualidade, prestam-se muito bem para a criação de gado e ao cultivo da agricultura, mormente os terrenos situados à margem e às proximidades das grandes lagoas do município. Às margens da maior lagoa do Estado – a lagoa de Iguatú – e suas terras banhadas pelas demais (Barro Alto, Bastiana, Cocobó, Baú, Fonseca, etc), cultiva-se em grande escala a plantação de arroz, feijão, algodão, etc. A principal fonte de produção do município é o algodão, em cuja exportação ocupa o 1º lugar no Ceará. Além do ‘ouro branco’, exporta Iguatú, também em maior escala a mamona, a oiticica, peles, couros e, em menores proporções, milho, feijão, arroz, etc.” (GIRÃO; MARTINS FILHO, 1939, p.215).

¹⁸⁰ Esta mão-de-obra foi substancialmente acrescida, principalmente, na seca de 1915, quando milhares de sertanejos se dirigiram para Iguatu que, neste momento, era ponta de linha da Rede de Viação Cearense e lá estava concentrada parte substancial dos recursos que o Governo Federal havia enviado para socorrer os sertanejos. Estes, após o término do flagelo, em boa parte, ficaram na cidade e se direcionaram para o trabalho no campo.

¹⁸¹ Ao longo de todo o município do Iguatu, a RVC dispunha de 07 (sete) estações (Lages, São José, Iguatu, Suassurana, José de Alencar, Jaguaribe e Varzinha), (MONTENEGRO, 2010, p.67), que serviam como centros captadores da produção de algodão, o que favoreceu enormemente a expansão dessa atividade nesse município.

¹⁸² Era impossível uma expansão mais acentuada da indústria de beneficiamento de algodão no interior sem a existência da ferrovia. Como transportar o maquinário necessário a esse beneficiamento e para a geração de energia, normalmente, pesado e volumoso com um meio de transporte tão precário, como o que existia antes da chegada da ferrovia ao sertão?

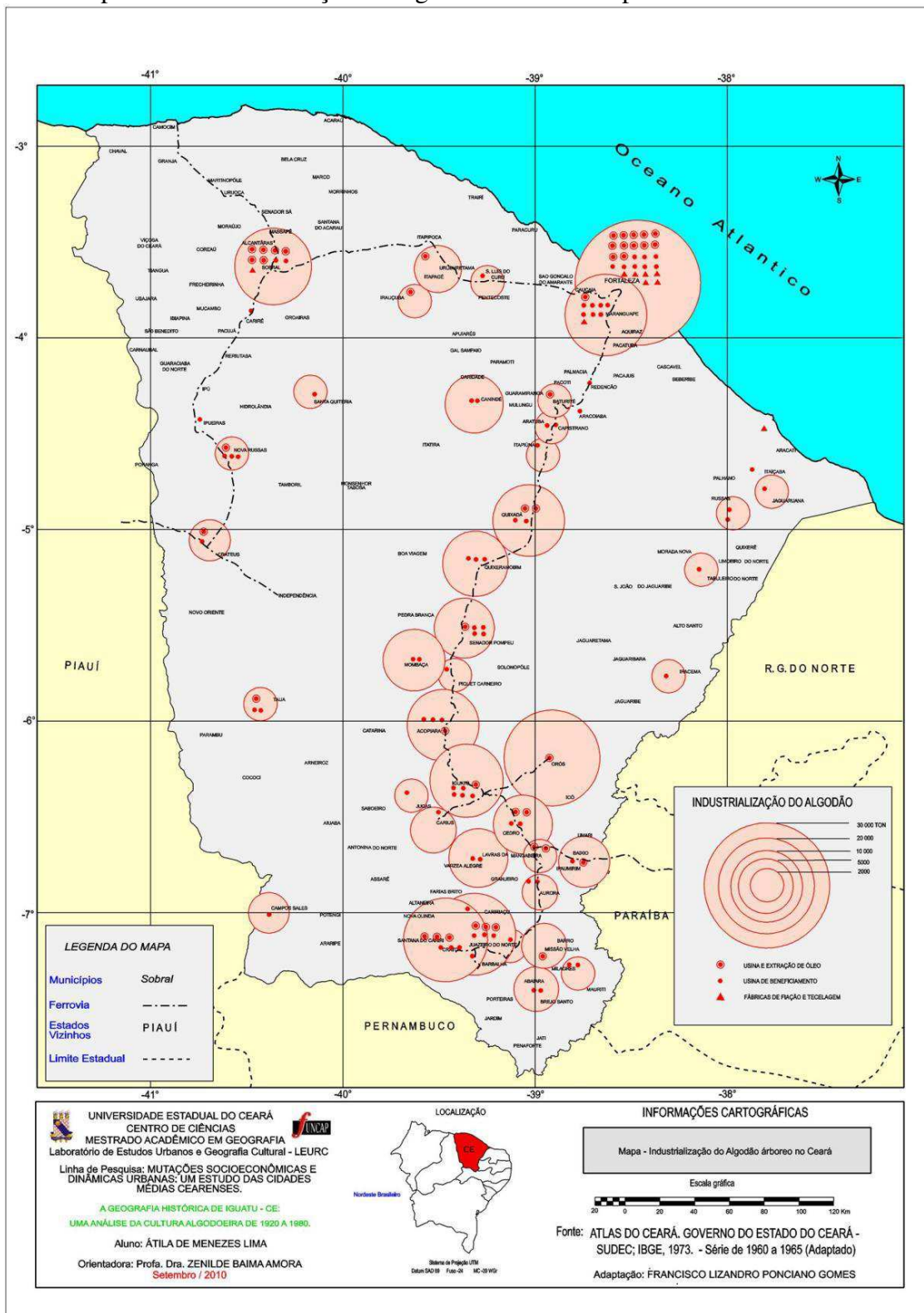
(Mapa 05)¹⁸³. Sendo assim, a cidade de Iguatu, em função de ser forte produtora de algodão e de ser cortada pelos trilhos da Rede de Viação Cearense, é escolhida para receber uma Usina Central de Beneficiamento de Algodão que tinha o propósito de tornar “o meio mais eficaz para promover e desenvolver a cultura do algodão, [...] as quaes desempenharão, com relação ao algodão, papel semelhante ao dos engenhos centrais em relação á cana de assucar”¹⁸⁴. A instalação dessas usinas foi autorizada pelo decreto legislativo nº1598, de 19 de outubro de 1918. Com base neste decreto, o governo do estado celebra “[...] com o engenheiro Trajano S. V. de Medeiros, contracto para a instalação de duas usinas de beneficiamento e prensagem do algodão, aproveitamento dos subproductos e estabelecimentos de estações experimentaes de cultura do algodoeiro, plantas oleaginosas e cereais” e que as usinas deveriam ser alocadas nas áreas alcançadas pelas estradas de ferro de Baturité e Sobral¹⁸⁵. A chegada do trem e a consequente expansão da economia algodoeira vão alavancar, de um modo geral, as atividades econômicas do Iguatu.

¹⁸³ Apesar de fazer referência a industrialização do algodão no Ceará entre os anos de 1960-1965, quase meio século depois da constituição da maior parte da malha ferroviária do Ceará, percebemos claramente que ele é indicativo de que as cidades cortadas pelas ferrovias eram, nesse período, as maiores beneficiadoras de algodão nesse estado.

¹⁸⁴ Mensagem apresentada à Assembléa Legislativa do Ceará, em 1 de julho de 1919, pelo Dr. João Tomé de Saboya e Silva. Presidente do Estado. p. 25.

¹⁸⁵ Mensagem apresentada à Assembléa Legislativa do Ceará, em 1 de julho de 1919, pelo Dr. João Tomé de Saboya e Silva. Presidente do Estado. p. 13

Mapa 05 – Industrialização do algodão no Ceará no período de 1960-1965



Fonte: Lima (2011, p. 180)

Essa expansão, evidentemente, é mais sentida no setor algodoeiro permitindo, de sobremaneira, a capitalização de um bom número de latifundiários que se sentiram estimulados a instalar, na zona urbana de Iguatu, negócios relacionados a essa atividade, como unidades

beneficiadoras desse produto. Isto impeliu que fazendeiros, como Coronel José Ferreira Pinto de Mendonça e de José Helvécio Teixeira transferissem suas residências do campo para a cidade. Estes moradores, mais abastados, eram também mais desejosos, juntos com outros segmentos da elite dominante, de viver em uma cidade que fosse detentora de elementos ditos modernos, tais como: energia elétrica, cine-teatro, passeio público e outros.

Neste capítulo estamos afirmando, a todo o momento, que a chegada da ferrovia em Iguatu provoca transformações profundas neste município. E nada mais emblemático para dar sustentação ao nosso argumento do que uma ligeira análise do “*Almanak Laemner*” de 1909 (o antes)¹⁸⁶, e o de 1921/1922 (o depois)¹⁸⁷. Este almanaque, com o título de “*Anuario Administrativo, Agrícola, Profissional, Mercantil e Industrial dos Estados Unidos do Brasil*”, faz uma coleta ampla de dados dos municípios nos mais diversos setores. No “*Almanak*” de 1909, em Iguatu, fora o setor público, os únicos que aparecem são duas farmácias e dois médicos.

É bem provável de que a descrição que Victor (1925, p.09) faz de que “[...] a cidade só toma incremento, de fato, após a inauguração da estrada de ferro, em 1910 [...]” e que desde a sua elevação à categoria de cidade, em 21 de agosto de 1874, até a chegada do trem, “[...] salvo um ou outro fato de pouca monta nada a notabiliza.”, seja efetivamente a mais real, já que essa afirmação foi feita por uma pessoa que vivenciou boa parte da história de Iguatu das primeiras décadas do século XX e, como jornalista e escritor, era um observador atento a tudo que ocorria nessa cidade.

É bom lembrar que nesse mesmo “*Almanak*” de 1909, os dados da vizinha cidade do Icó são mais robustos, dando a entender que esta cidade, ainda nesse momento, apresenta uma superioridade econômica sobre Iguatu.

Já no “*Almanak*” de 1921/1922, depois de pouco mais de dez anos que a ferrovia havia chegado a Iguatu e já com tempo suficiente para ver maturada sua influência, os números são totalmente opostos. Enxergamos uma Iguatu mais pujante. O setor industrial já é expressivo. Nove são as unidades beneficiadoras de algodão, três as de arroz, vinte e nove as de açúcar e rapadura, sete de aguardente, três de biscoitos e bolachas, duas de calçados, uma de chapéu, uma de cordas, um curtume, dois laticínios, uma fábrica de licores, gasosas e xaropes, além de várias olarias, padarias, moagem.

¹⁸⁶ Anuário Administrativo, Agrícola, Profissional, Mercantil e Industrial dos Estados Unidos do Brasil, 1909 – Almanak Laemmert 66º Ano, p. D-51, D-52. Editado por Manoel José da Silva & C. Rio de Janeiro.

¹⁸⁷ Anuário Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro – Almanak Laemmert 1921-1922. 3º Volume, p. 3421-3423.

O comércio se apresenta como um segmento expressivo, com um vasto leque de lojas. Lojas mistas de armarinhos, fazendas e ferragens somam quatorze unidades; bazares são seis; confeitaria, duas; ferragens, louças, tintas, são seis; secos e molhados, treze, afora outras unidades comerciais existentes neste segmento. A agricultura e a pecuária têm uma presença marcante. Observamos, também, o aparecimento de um extensivo leque de profissionais liberais em vários ramos necessários, agora, para fazer frente às novas demandas de uma cidade que crescia acentuadamente e que se tornava, naturalmente, mais complexa. São mais médicos, engenheiros, dentistas, advogados, agrimensores, etc.

A cidade em ebulição necessitava, também, de mais sangue para correr em suas veias, ou seja, precisava de dinheiro para fazer brotar as oportunidades (negócios) que apareciam. E estas eram irrigadas com recursos oriundos dos “capitalistas” existentes, em número de doze, segundo o “Almanak”. Afora estes existiam, ainda, os agentes bancários.

As obras de construção da ferrovia em Iguatu já foram em si um elemento dinamizador das atividades comerciais na cidade. O volume acentuado de materiais e homens empregados em sua edificação demandava uma maior oferta de bens e serviços. Novas casas comerciais e pensões surgiram para fazer frente a essas necessidades.

O fato de Iguatu ter sido ponta de linha por alguns anos¹⁸⁸ foi importante para sua arrancada rumo a um crescimento econômico mais acentuado. Sendo ponta de linha a cidade atraía a produção e a comercialização de bens que iam e vinham de uma vasta região do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte em direção a Fortaleza, transformando-a no mais importante centro de intermediação de toda região. Era, também, como diz Montenegro (2010, p. 22-23):

[...] O ponto final de quem vinha de Fortaleza e o ponto inicial de quem ia [...] Era em Iguatu que [...] muitos passageiros pernoitavam [...] ou descansavam algumas horas antes de seguirem viagem, movimentando sobremodo a nossa economia. Nessa época, ilustres figuras da política, do clero e do meio empresarial e industrial pegaram o trem na nossa estação. Essas autoridades pernoitavam ou descansavam, antes de seguirem viagem.¹⁸⁹

Ademar Benévolo (1953, p.384) demonstra que as paradas na construção das ferrovias

faziam surgir as “pontas de trilhos” – verdadeiros portos ou alfândegas do “interland”. Durante anos e anos um lugarejo insignificante, sem nome, mal definido por uma

¹⁸⁸ A cidade permaneceu como ponta de linha de 05 de novembro de 1910, data da chegada do trem, até o dia 23 de janeiro de 1916, quando foi inaugurada a ponte metálica sobre o Rio Jaguaribe.

¹⁸⁹ O primeiro bispo de Cajazeiras, D. Moisés Coelho em 1915, quando veio a esta cidade para assumir a recém-criada Diocese de Cajazeiras, teve que fazer o percurso João Pessoa até Fortaleza de navio, Fortaleza – Iguatu de trem e o resto da viagem, até Cajazeiras, a cavalo.

indicação quilométrica, passa a ser um centro cheio de movimento e de vida, atraindo todas as atividades de uma vasta região.

Sem dúvida estes anos em que Iguatu foi “ponta de trilho” ajudaram esta cidade a se consolidar como respeitável centro econômico e político na região. Mas nem sempre isto ocorreu em todos os municípios que se tornaram “ponta de trilho” por alguns anos. Em Lavras da Mangabeira (Ceará), município próximo ao Iguatu, depois que a cidade perdeu o status de “ponta de trilho” as suas atividades econômicas se esmoreceram. Galeno (1988, p.15) chega a afirmar que essa comunidade “[...] via-se de repente transformada em próspero empório comercial, cheia de lojas e de armazéns de fazendas e de ferragens, nos quais vinham abastecer-se os habitantes das cidades vizinhas.” No entanto, este “[...] surto de progresso [...]” vai desaparecer “[...] com o prosseguimento da estrada de ferro para Missão Velha e depois o Crato.”

Ser ponta de trilho trazia, também, desconfortos e a cidade de Iguatu passou por dois momentos críticos. O primeiro foi quando tropas aliadas do Padre Cícero, que havia entrado em rota de colisão com Franco Rabelo¹⁹⁰, Presidente do Estado, se dirigiram a essa cidade para pegar o trem em direção a capital e a ocuparam, sem antes deixar “[...] atrás a marca do terror e da violência”. (MONTENEGRO, 2010, p.49). O segundo foi por ocasião da seca de 1915. Neste momento, Iguatu, por ser ponta de linha, concentra os recursos e esforços do governo federal nos socorros aos atingidos pela seca de toda uma vasta região do Ceará e de outros estados vizinhos. Era natural que para essa cidade se dirigisse uma multidão de sertanejos esperançosos de encontrar aqui esses socorros. A ajuda que se buscava era não só para matar a fome imediata, mas para sair do sertão. E o trem era a porta de saída para os que desejavam chegar ao litoral. O jornal “A Lucta”, em 11 de agosto de 1915, em sua página 03, traz a notícia de que “[...] acabam de chegar pela estrada de ferro, do Iguatu mais de 1.500 emigrantes que aguardam vapores para o norte e sul. Causa horror a miséria em que se encontram esses infelizes.” Estes sertanejos eram enxotados do seu saudoso sertão como se fossem resíduos populacionais.

Um relatório da Inspectoria Federal das Estradas (1915, p.25-26)¹⁹¹ do segundo distrito, que englobava o Ceará e o Piauí, é extremamente emblemático para demonstrar o caos que o

¹⁹⁰ Este episódio foi a propalada “Sedição de Juazeiro”, em 1914, que ficou conhecida por este nome “[...] devido à intensa participação do Padre Cícero Romão Batista e a lideranças de seu aliado, Floro Bartolomeu [...]” (NEVES, 2007, p.86).

¹⁹¹ Inspectoria Federal das Estradas. Segundo Distrito Ceará - Piauí. Relatório dos Trabalhos e Ocorrências durante o ano de 1915, apresentado ao Exmo. Dr. Marivaldo Aguiar Moreira Inspetor Federal das Estradas pelo Engenheiro chefe Henrique Eduardo Couto Fernandes.

município passa nesse momento. Cita que esta cidade “mais que as demais situadas a margem da via-ferrea, regorgitava de famintos d’este e dos estados visinhos acoçados também pelo excepcional flagelo, reduzidos a penúria extrema – sem pão e sem abrigo” e que “a miséria, consubstanciada nos trapos esqualidos e na cachexia profunda dos infelizes retirantes, emergia de todos os pontos da cidade.”

O relatório estabelece a dimensão da tragédia: são “[...] cerca de 15.000 indigentes [...]” abrigados nas “[...] praças, ruas e cercanias [...]” vivendo “todos a expensas exclusivamente da caridade particular já esgotada [...]”. Isto levou, naturalmente, a uma piora nas condições higiênicas da cidade, resultando na proliferação de doentes por toda parte e que “[...] por mais de uma vez foram encontrados cadáveres abandonados, já em adiantado estado de putrefacção.” Iguatu foi “transformada em habitação da fome e da miséria.”

Mesmo Iguatu perdendo, com a construção da ponte metálica, o status de “ponta de linha”, o ímpeto de crescimento trazido pelas ferrovias não esmoreceu, já que as condições necessárias para que o município continuasse nessa marcha estavam consolidadas. E os anos futuros, em especial, os anos vinte do século passado, foram os mais promissores de sua existência. Foram os “anos de ouro” dessa cidade. É evidente que os frutos deste crescimento não foram igualitariamente partilhados com toda a população. Os mais abastardos, principalmente aqueles mais vinculados de alguma maneira a cotonicultura, foram os mais beneficiados.

Iguatu chega aos anos vinte, quando os frutos plantados com a chegada da ferrovia já podiam ser colhidos em abundância, com uma economia em franca expansão. E alguns números são esclarecedores. Se em 1917 a “Coletoria das Rendas Federais” conseguiu arrecadar 31:502\$615 (trinta e um contos, quinhentos e dois mil e seiscentos e quinze réis), em 1924 a arrecadação pulou para 104:170\$068 (cento e quatro contos, cento e setenta mil e sessenta e oito réis), (VICTOR, 1925, p. 78), um crescimento de mais de 230%.

Este crescimento exponencial de sua arrecadação federal é mais visível quando olhamos individualmente o que se passava em cada um de seus setores econômicos mais importantes. Na agricultura, o número de estabelecimentos rurais chega a 399. Segundo Victor (1925, p. 56), o município é detentor do maior número em todo Estado, sendo o algodão o seu produto mais importante. Com a chegada do trem, a cotonicultura do município tem uma expansão vertiginosa, o que vai impactar mais diretamente o restante de suas atividades econômicas. Em função da robustez de sua agricultura a cidade ganha, em 1924, uma Inspetoria Agrícola criada pelo Ministério da Agricultura e que tinha o objetivo de dar suporte técnico e material aos agricultores de Iguatu e região (VICTOR, 1925, p. 79).

No setor industrial essa expansão é tão acentuada que Victor (1925, p. 63) declara que em meados dos anos vinte Iguatu era, no Ceará, uma das cidades com maior número de fábricas. Estas unidades processadoras são, em sua maior parte, ligadas ao setor de beneficiamento do algodão, desde o descaroçamento até a fabricação da torta e do óleo. A cidade é também detentora do “[...] mais importante estabelecimento industrial de toda zona sul do Estado [...]”, com capacidade de processar diariamente 40 toneladas de óleo. A usina é dotada, a 7 km da cidade, de um campo de experimentação. O gigantismo deste empreendimento industrial pode ser expresso no fato de a companhia possuir um ramal ferroviário exclusivo que leva os trens a penetrarem em seu parque industrial, para fazer carregamento dos seus produtos (Ibid, p. 76).

No comércio a lista de estabelecimentos é ampla e se espalha por vários ramos, mas nos chama atenção a presença, nessa época, do grupo “Lundgren & Cia LTDA”, (Ibid, p. 51), com uma loja de varejo. Só as cidades com potencialidades econômicas promissoras seriam capazes de receber uma filial dessa rede de varejo.

No ramo das finanças a cidade já é detentora da Caixa Rural Desembargador Moreira da Rocha, “[...] a primeira caixa rural, [...] do estado, e que tão auspicioso resultado não dado em toda parte.”¹⁹² Possui ainda uma subagência do Banco do Brasil, do *Bank Of London And South America*, seção bancária de Frota & Gentil e dos Bancos dos Importadores (Ibid, p. 63) e que atingiu “[...] só no segundo semestre de 1924 [...]”, um movimento de cobrança no valor de 4.126.513\$790¹⁹³. A edição do jornal “O Ceará” de 12 de fevereiro de 1928, página 13, traz notícia de que o Banco de Crédito Caixerai “[...] pretende abrir, brevemente, uma agencia na prospera cidade de Iguatu [...].” Isto de fato veio a ocorrer em 02 de maio de 1929, tendo sido “[...] a primeira agência bancária do interior do Ceará”. (MONTENEGRO, 2008, p. 44). De um modo geral, a percepção que se tinha era de que esse município estava passando por um momento de muita prosperidade.

Este acentuado crescimento das atividades econômicas do Iguatu teve como resultado natural a fundação, em 20 de julho de 1923, da Associação Comercial, criada com o propósito de defender os interesses do comércio e da indústria, e já em sua ata de fundação colocava que a entidade deveria lutar pela instalação na cidade de uma agência do Banco do Brasil (VICTOR, 1925, p. 35-36). Em Iguatu seus grupos econômicos mais dinâmicos e aquinhoados pensam alto e isto era um reflexo deste momento de expansão acentuada de suas atividades econômicas. Só

¹⁹² “O caixeiral” – Ano I, nº 07, p. 01 de 28/junho de 1925.

¹⁹³ Memorial da Associação Comercial de Iguatu ao Ilmo. Exmo. Sr. Dr. Washington Luiz Pereira de Souza. Presidente eleito da República. 04 de agosto de 1926.

as cidades mais importantes naquela época tinham o direito de sonhar com uma agência desse banco.

Várias foram as tentativas e uma delas se deu em agosto de 1926, quando estava de passagem por Iguatu, com destino ao oeste paraibano, o já eleito Presidente da República, Washington Luiz. Ele recebe dos representantes do segmento empresarial da cidade um “Memorial da Associação Comercial de Iguatu.” No documento¹⁹⁴ se faz uma síntese das potencialidades econômicas do município, em especial, da agricultura “[...] sua maior fonte de riqueza [...]” e o algodão o seu produto agrícola mais importante, com uma produção de cerca de “[...] 15% da produção total do estado [...].” O texto em seguida faz um balanço do vigor de suas indústrias. Continua enfatizando que,

O comercio é constituído por 146 estabelecimentos dos quais, 37 de primeira classe, podendo V. Exa. Ajuizar das suas transações pelo movimento da estação da Estrada de Ferro de Baturité, que alcançou, no segundo semestre de 1924, um total, em saída, de 39.803 volumes com 1.975.459 quilos e 33.428 volumes com 2.169.826 quilos, entrados, atingindo as compras feitas nas praças do país, principalmente Fortaleza, Recife e Rio, o valor de 6.000.000\$000, anualmente.¹⁹⁵

Os anos vinte vão se passando e o que observamos é a solidez, cada vez maior, das atividades econômicas de Iguatu, de tal maneira que a cidade se capacita e realiza o Congresso Algodoeiro Regional, entre os dias 26 e 29 de junho de 1927, com a presença de gente importante do ramo empresarial do Ceará, como o Presidente e o Vice-presidente do Centro dos Importadores de Fortaleza e de representantes da Sociedade Cearense de Agricultura (NOGUEIRA, 1985, p. 197). Já antes, em 30 de outubro de 1926, se realiza em Iguatu o Congresso Regional dos Empregados do Comércio do Ceará e fundam a Federação das Associações dos Empregados do Comércio do Ceará, sendo este Estado “[...] a primeira unidade da republica cujas sociedades caixeiraes se consagram numa federação de classe.”¹⁹⁶

3.2.3.1 Iguatu imita Fortaleza, que imita... que... que imita Paris, que lança luzes sobre o mundo

A Revolução Industrial propiciou o agigantamento de boa parte das cidades europeias, entre elas Paris e Londres. Este crescimento acentuado destas metrópoles trouxe consigo o caos

¹⁹⁴ Memorial da Associação Comercial de Iguatu ao Ilmo. Exmo. Sr. Dr. Washington Luiz Pereira de Souza. Presidente eleito da República. 04 de agosto de 1926.

¹⁹⁵ Memorial da Associação Comercial de Iguatu ao Ilmo. Exmo. Sr. Dr. Washington Luiz Pereira de Souza. Presidente eleito da República. 04 de agosto de 1926.

¹⁹⁶ Jornal “O Ceará”, de 05 de agosto de 1928, p. 06.

urbano, o que levou a necessidade de realizar intervenções urbanísticas mais profundas, com o objetivo de torná-las mais habitáveis (RAMINELLI, 1996, p. 185).

Paris, por exemplo, em meados do século XIX “[...] estava ameaçada de se tornar inabitável [...]” (BENJAMIN, 1989, p. 85). Era necessário e urgente reformar essa cidade, não só para torná-la mais habitável, mas porque também as intervenções empreendidas por Haussmann¹⁹⁷ tinham o objetivo de conter as sublevações populares, na medida em que o eixo de suas reformas contemplava a construção de largas avenidas, o que dificultaria a instalação de barricadas pelos amotinados (ROUANET, 1992, p. 55).

As mudanças realizadas em Paris foram tão intensas e esplendorosas que a torna a cidade mais celebrada do mundo, passando a ser sinônimo de lugar moderno e civilizado. Nas representações de época, era prazeroso conhecer Paris, com suas largas avenidas, grandes jardins e cafés. Uma cidade higienizada, arejada e com uma vida cultural intensa. Para muitos, Paris era “a capital do mundo”. O mundo inteiro deveria copiá-la.

A maior inserção do Brasil nas correntes internacionais de comércio, na segunda metade do século XIX, trouxe em seu bojo a necessidade de se promover mudanças mais profundas no país. Era necessário edificar um Estado mais moderno e progressista. Aproximando-se do final do século XIX, já havia no Brasil uma parte expressiva de sua elite ansiosa de mudanças. Queriam um Brasil novo, diferente e moderno. Desejavam a abolição e a República. Desta forma, com a queda do Império e a implantação da República, a necessidade de modernizar o Brasil é mais disseminada (FREYRE, 1962, p. 622-623).

Mas como propagar ao mundo que o Brasil, pós-abolição e implantação da República, é um país que buscava se inserir mais intensamente no rol dos Estados mais modernos e civilizados se sua porta de entrada, o Rio de Janeiro, sua capital e principal centro econômico, não causava nenhuma boa impressão para os que aqui chegavam do exterior? Predominava em quem visitasse a cidade “[...] o temor do morticínio periódico causado pela febre amarela e o desprezo pelas ruas sujas e superlotadas, pelo mau gosto e fedor de sujeira, suor e perfume dos locais públicos.” (NEEDELL, 1993, p. 53). Desde o tempo em que o Rio era capital do Império a preocupação em torná-la mais higiênica e agradável, aos olhos de qualquer estrangeiro, já era objeto de discussão no Parlamento. O senhor Barão de Cotegipe, ministro da Fazenda, em sessão da Câmara dos Deputados do dia 24 de junho de 1877, ao reivindicar do Parlamento

¹⁹⁷ Prefeito de Paris que é encarregado pelo imperador Napoleão III, à frente do Segundo Império, de reformar a capital francesa. David Harvey aponta que tanto Haussmann em Paris, quanto Robert Moses, em Nova York, depois da Segunda Guerra Mundial, representaram uma síntese perfeita de “uma maneira de absorver a produção excedente e, desse modo, resolver o problema da absorção dos excedentes de capital.” (HARVEY, 2014, p. 35).

recursos para fazer frente às obras que o Rio de Janeiro necessitava, apresenta como justificativa para o pedido, o fato de que “o estrangeiro olha para o Rio de Janeiro como se olhasse para o Brasil inteiro. O que houver aqui de bem ou de máo reverte sobre o Imperio.”¹⁹⁸

Com a implantação da República, mais sintonizada e desejava de modernizar o Brasil, é que passos mais concretos para remodelar o Rio de Janeiro são realizados. Era preciso articular vontades e recursos materiais para atingir tal objetivo e, em função da dimensão das mudanças pretendidas, só uma intervenção mais incisiva do Governo Federal seria capaz de tornar realidade essas pretendidas mudanças.

Qual a cidade deveria servir de modelo para as reformas? A resposta era unânime: Paris. E “[...] se Paris não ia até o mundo, o mundo ia até Paris – por exemplo, o Brasil.” (ROUANET, 1992, p. 55). E se buscou fazer as reformas. Estas ficaram sob o comando do prefeito da cidade, Pereira Passos, que foi intensamente influenciado pelas reformas de Haussman em Paris¹⁹⁹. Com as reformas, o Rio de Janeiro ganha ares de cidade moderna e civilizada e que servia de referência para todo Brasil consolidando, mais ainda, o seu papel de centro irradiador das novas concepções modernizantes que chegavam da Europa.

Para Aranha (2003, p. 88), no Norte, depois Nordeste, Recife era uma referência de cidade moderna e civilizada. Não em função da dimensão de alguma reforma urbana que, porventura, tenha realizada ou do “[...] seu tamanho ou vida agitada nos espaços públicos [...]”, mas porque na região adquiria, antes que outras cidades, “[...] novidades produzidas no estrangeiro [...]”. Assim, para ele, “[...] o Recife transforma-se na cidade dos sonhos de uma parcela significativa dos nortistas.”

Esta última frase de Aranha é uma tradução fiel de como alguns Fortalezenses se sentiam quando comparavam a sua cidade ao Recife. No romance “A normalista” de Adolfo Caminha (s/d., p. 16-17), o personagem Zuza, estudante do quinto ano da Faculdade de Direito de Recife, em férias, várias vezes, ao travar um diálogo com outros personagens do romance estabelece uma comparação entre essas duas cidades e sempre coloca Recife em um patamar superior a Fortaleza, no que diz respeito ao estágio de progresso e civilização.

Há partes em que está a se queixar

[...] da monotonia da vida cearense e gabando, com ares de fidalgo, a capital de Pernambuco. Ali, sim, a gente pode viver, pode gozar. Muito progresso, muito divertimento: corridas de cavalos, uma sociedade papa-fina muitíssimo bem-educada,

¹⁹⁸ Anais da Câmara dos Deputados, 1877, p. 196.

¹⁹⁹ As reformas empreendidas por Pereira Passos se pautaram pelos “principais pressupostos ideológicos propagados pela Haussmanização – higienização, embelezamento e racionalização.” (FOLLIS, 2004, p. 138).

magníficos arrabaldes, certo bom gosto nas toilettes, nos costumes, certas comodidades que ainda não havia no Ceará. (CAMINHA, s/d).

Em dado momento, ao ser indagado por uma interlocutora, de que não gostava do Ceará, ele responde: “Absolutamente não, minha senhora. Sou meio exigente em matéria de civilização; isto me parece ainda uma terra de burgres [...]”

O que ele, o Zuza, está sempre tentando demonstrar “[...] é que o Recife está num plano muito superior a Fortaleza.” Ele que se colocava como “[...] um amante do progresso [...]” não se cansava de afirmar que “[...] O Ceará tem muito ainda, mas mesmo muito [...] que andar para ser uma capital de primeira ordem.” Era assim que ele via o Recife.

Isto causava inquietação e desconforto nos cearenses que conheciam a capital pernambucana e eram muitos, principalmente, os que faziam parte de sua elite política, econômica e intelectual. Estes, em boa parte, antes haviam se dirigido a Pernambuco para estudar na Faculdade de Direito do Recife e no Seminário de Olinda²⁰⁰. Era natural que esta elite, detentora de poder e influência, iria persuadir os dirigentes dessa Província/Estado a alinhar sua Capital, não só ao Recife, mas a outras cidades mais modernas e progressistas do Brasil e do exterior.

Estudar a modernização de um pequeno núcleo urbano no interior do Ceará requer, por parte do pesquisador, algum cuidado. É preciso entender, antes de tudo, que cada cidade é marcada por características específicas sobre seu processo de modernização. Não podemos estabelecer parâmetros com aquelas “[...] prolíferas cidades [...]” europeias “que cresceram do dia para a noite” (BERMAN, 1986, p.18) ou com cidades marcadas por uma “[...] vida agitada e/ou ritmo frenético das metrópoles de então” (ARANHA, 2003, p. 81), exemplo de Londres e Paris. No caso de Londres, da segunda metade do século XIX, comumente a descrevem como uma cidade frenética, barulhenta e degradante. Era tão “[...] barulhenta como um levantar de acampamento e a debandada de um exército derrotado.” (CHARLOT; MARX, 1993, p. 41). Outra marca de Londres, nesse período, é o aprofundamento de sua degradação, não só material, mas, principalmente, das relações humanas. O que se ver no dia a dia dessa metrópole é uma “[...] indiferença brutal e o isolamento insensível de cada um voltado para os seus interesses [...]” impedindo até das pessoas se entreolharem (ENGELS, 1975 apud BRESCIANI, 1982, p.24).

²⁰⁰ Recife foi durante um bom tempo o grande centro econômico, cultural e educacional de uma parte significativa do Norte do país. Era para lá que se dirigiam os filhos das elites dessa vasta região, a fim de adquirirem formação superior.

Também não é recomendável tentar fazer algum parâmetro, mesmo com algumas cidades do Brasil que, no início do século XX, se consagram como referências em termo de modernização, como algumas citadas anteriormente. Na impossibilidade de poder firmar qualquer nível de comparação com essas cidades, sobre o grau e a intensidade com que as mesmas se modernizaram, restou-nos seguir os passos do Professor Gervácio B. Aranha. Ele pensa a noção de modernidade nas primeiras décadas do século XX, nessa região, não em função de

[...] cenários urbanos marcados pela agitação frenética no cotidiano das ruas com seu *rush* característico, e mais por uma ou outra novidade vinda do estrangeiro, a exemplo das que remetem à ideia de conforto e/ou rapidez e que passam ao imaginário como signos modernos por excelência. (ARANHA, 2003, p. 87).

É evidente que aquelas comunidades atingidas pelas ferrovias tiveram neste meio de transporte um instrumento eficaz na difusão e implementação de elementos característicos dessa modernidade, como no caso de Iguatu²⁰¹. O trem vai ser o mensageiro da boa nova. É com ele que essa cidade aspira mais intensamente o desejo de se inserir em um mundo mais moderno e civilizado. A partir da introdução de alguns signos característicos da modernidade na cidade, advindos com a expansão econômica do município, com a chegada da ferrovia, é possível afirmarmos que essa localidade, guardadas as devidas proporções, vivia o seu *boom* de modernização com a instalação da energia elétrica e a consequente expansão industrial, de um teatro amplo e moderno, da chegada da imprensa, do automóvel, da expansão urbana, etc.

De modo geral, as cidades, cada uma ao seu modo e a um determinado ritmo, buscavam adotar esses e outros signos que prenunciavam ares de modernidade à localidade, já que, como bem afirma Aranha (2003, p.87), “cidade que se quer civilizada ou que estaria a civilizar-se deveria contar ao menos com um desses signos.”

Observamos que com a chegada do trem, Iguatu aspira ter tudo aquilo que o mundo civilizado possa lhe oferecer e esteja ao seu alcance, e a referência mais próxima é Fortaleza. Com a ferrovia, Fortaleza amplia seu raio e grau de influência por toda a região. Segundo representações de época, é lá que os Iguatuenses, de vez em quando, vão tomar um “banho” de civilização. Vão conhecer o que de mais moderno era dotada a sua capital e, naturalmente, eram induzidos a trazer essas novidades. Desta forma, Iguatu tentava ficar em sintonia com o progresso e civilização.

²⁰¹ Nem sempre nos lugares em que as ferrovias passaram aconteceram mudanças substanciais nas comunidades atingidas pelo trem. Em outras sim, como no caso do Iguatu.

3.2.3.2 “Um trem não é simplesmente um trem”

Iguatu chega aos anos 20 quando as consequências advindas com a implantação das ferrovias já tiveram tempo suficiente para dar seus frutos, com sua economia em pleno florescimento. Isto trouxe consigo a necessidade da implantação, ao longo dos anos, de uma série de elementos ditos inovadores e que a elevassem, conforme então propalado por sua elite político-econômica e intelectual, ao plano de uma cidade moderna e progressista.

Para Granziera (1997, p.135), a análise do Brasil dos anos 20 “[...] revela-se desafiadora e complexa”. Neste momento, percebemos que “a sociedade tem base econômica e social agrária, mas o que fervilha [...]” e já dá o tom da mudança é a cidade. Foi esta gangorra entre o rural (dito como atrasado) e o urbano (anunciado como o novo) que fez aflorar, por exemplo, no Recife uma “[...] tensão entre o moderno e o tradicional.” (RESENDE, 1997, p.26). Mas essa década é lembrada, antes de tudo, pela exaltação, quase que messiânica, que se fazia dessa modernidade. No Recife, os que advogavam as mudanças “[...] mostravam as vantagens da modernização... [e]... os riscos de se atrelar ao passado e ao atraso que implicava em manter-se vinculado às tradições”. (Ibid, p.189).

Faz necessário observarmos que apesar de determinada representação de época tender a colocar o urbano contra o rural, isto na vida real não se dava desta forma. O que existia na realidade era uma fronteira borrada o tempo todo, ou seja, o novo convivendo lado a lado com o velho. O que percebemos é aquela confluência do rural (dito como atrasado) com o urbano (anunciado como o novo). Ao invés de ser um contra o outro, o que notamos é mais o embricamento de um com o outro, em que o novo impacta, mas não faz desaparecer instantaneamente o velho. Este subexiste durante um bom tempo com o novo. Notamos que na maioria das vezes o que acontecia era a decantação do novo, cuja impactação levava naturalmente a se chocar com o antigo, mas sem que isso se transformasse em uma guerra declarada e racionalizada contra o dito “atraso” até porque é bem provável que a erradicação completa do antigo se revelasse humanamente impossível.

De um modo geral, no Brasil dos anos 20, aqueles municípios cortados pelas ferrovias foram os mais intensamente seduzidos pelo moderno. Eram impelidos, quando possível, a adotar as novidades que aportavam nos centros maiores. Estas seduziam, mais facilmente, aqueles grupos sociais melhor posicionados na pirâmide social desses municípios, já que ao ter um acesso maior aos meios de comunicações e informação da época eram os mais entusiasticamente defensores da implantação e difusão dos principais signos dessa modernidade

nesses municípios. Sem dúvida, é incontestável se apontar que a década de 1920 é “[...] o verdadeiro berço do Brasil moderno.” (GRANZIEIRA, 1997). É nessa década que aparece com mais intensidade todo um clamor, principalmente, por parte dos intelectuais, da burguesia e da classe média nascente para que o país abraçasse ou buscasse se modernizar. É evidente que, pelo menos, um fio desse clamor aportou no Iguatu.

Como, já nos anos 20, Iguatu (o local) estava mais facilmente conectado ao Brasil e ao mundo (o global)²⁰², via ferrovias, telégrafo e imprensa, era natural que estas mudanças alcançassem essa cidade. A elite local desejava que a cidade incorporasse hábitos de cidade grande, e que possuísse iluminação elétrica, jornais, cine-teatro, etc.

Nada era mais identificado, nas primeiras décadas do século XX, com o moderno do que o trem. Este era a sua expressão mais simbólica. O trem não era só o condutor, para o sertão do Ceará, da “boa nova”, mas era em si o signo mais avançado da modernidade que adentrava por esses sertões.

Falar de trem pressupõe, antes de tudo, entendermos que “[...] um trem não é simplesmente um trem. É toda a envolvência de estilos de vida, de sobrevivência, de troca de conhecimentos, estabelecimentos de novos hábitos e costumes.” (CAMPOS, 1982, p.08). É por isso que o trem foi tão impactante no Iguatu.

A sensação de ver o trem pela primeira vez causava, naquela gente do interior do Ceará, uma emoção que era, para muitos, inimaginável. Aquele “monstro de ferro” de várias toneladas era objeto, ao mesmo tempo, de medo e admiração. Mais emocionante do que ver o trem pela primeira vez, só a primeira viagem de trem.

Martins Filho, em seu livro “*Memórias menoridade*” (1991, p. 49-50), descreve a sensação que teve ao chegar a Iguatu, depois de uma viagem extenuante vindo do Crato, em cima do lombo de animais. Nesta cidade, ele sentiu “[...] pela primeira vez, o odor da civilização”. Iguatu, neste momento, para muitos, não era só “ponta de linha” da Rede Viação Cearense, mas, antes de tudo, era “ponta de lança” da civilização. Era a linha de frente do exército do progresso que combatia as forças do atraso. Era a linha divisória entre o novo e o antigo.

Para Martins Filho (1991, p. 49-50), “[...] presenciar a chegada do trem [...]” constituiu-se em “[...] um acontecimento sensacional.” Mas não era só isso que ele queria. Ele desejava poder embarcar naquela máquina fascinante, e o seu pai não se conteve em ver os filhos apenas

²⁰² A conexão de Iguatu com o exterior já se dava, em boa medida, no campo da economia. O algodão do município era exportado, na sua maior parte, para os mercados da Europa e dos Estados Unidos. Iguatu também recebia do exterior todo o maquinário necessário para implantação de sua indústria de beneficiamento.

assistindo “[...] como espectadores, aquela cena tão empolgante, que nos causava justificado entusiasmo”, que era a chegada do trem em Iguatu. Ele queria que os filhos vivenciassem a emoção de viajar de trem e para isto “[...] planejou uma ida nossa até a estação mais próxima para que de volta experimentássemos a sensação de viajar de trem de ferro.” O curioso é que essa ida até a estação de Sussuarana, vários quilômetros antes da cidade, foi feita a pé. Mas valeria a pena fazer este sacrifício. E como era esperado, “a viagem de regresso foi para nós de uma emoção indescritível.” Ser levado por aquele “monstro de ferro” que soltava “[...] fumaça por todos os lados, apitava em cada curva e [...] corria doidamente [...]”, e ao mesmo tempo poder apreciar a paisagem ao longo do percurso só poderia acometê-lo de uma emoção muito forte. Mas, o mais importante era que aquela viagem de poucos minutos iria levá-lo ao “[...] primeiro contacto com o progresso, com o mundo profundamente dinâmico das comunidades coletivas, com a civilização”. Era isso o que sentiam as pessoas que se deixavam ser levadas por essa maravilha do mundo moderno.

Com o trem, vem a estação, cuja importância para a localidade detentora desta edificação é inversamente proporcional ao tamanho do lugar. Quanto menor o lugar, maior a importância desse equipamento na vida dessa comunidade. E isto acontecia porque, neste caso, a estação era o “[...] único elo com o mundo exterior... [ou]... por sua condição de espaço que dava vida a localidade em termos de lazer, nas atividades econômicas etc.” (ARANHA, 2010, p. 149). No Brasil, em boa parte das pequenas cidades do interior, com a chegada do trem, as indústrias passaram a orbitar em torno da estação. Elas vão funcionar como polo de atração. Em torno delas vão brotar várias atividades. Em Iguatu, por exemplo, a indústria surge próxima da estação para ter acesso mais rápido e barato para transportar seus produtos.

O comércio começa ficar mais próximo dos potenciais clientes que chegavam à cidade para se abastecer. É também próximo da estação que proliferam os hotéis, pensões, bares e até prostíbulos que saciavam os que chegavam ou partiam dessa cidade.²⁰³

No Iguatu a expansão dessas atividades em torno da estação foi tão acentuada, apesar de na época ser bastante afastada do centro da cidade, que deslocou o seu crescimento em direção da mesma, o que vai mudar a conformação espacial da urbe. A região no entorno da estação passa a ter vida própria. Agora é a estação e não a igreja que estabelece o norte desse

²⁰³ Esta expansão da cidade no entorno da estação não foi importante só quando Iguatu foi ponta de trilho. Dada a importância da ferrovia para a cidade ela continuou pós 1916, mas ganha novo ímpeto em anos posteriores, quando as forças políticas e econômicas dessa fazem gestões para transferir o ponto de trem da RVC de Senador Pompeu para Iguatu.

novo cenário urbano²⁰⁴. Observamos então que com a chegada da ferrovia a estação passa a definir para que lado a cidade vai crescer já que, agora, é a partir da estação que, em boa parte, a cidade se organiza²⁰⁵.

De modo geral e muito mais nas comunidades menores, a estação passou a representar o coração da localidade. Era lá e no seu entorno que a comunidade passava a orbitar. Em Ipu (Ceará), “a estação passou a ser o local mais movimentado da cidade: espaço de chegada e partida de pessoas, mercadorias e valores [...]” (FARIAS FILHO, 2013, p.39). Mas a estação era muito mais do que isso. Criou-se em todo e qualquer lugar que a ferrovia chegava, como foi o caso de Jacobina-BA, “[...] um novo espaço de sociabilidade, introduzindo o costume de passear nas tardes de domingo, na estação, ocasião para vestirem seus melhores trajes e expressarem comportamentos sociais adequados aos padrões de civilidade copiados dos grandes centros urbanos [...]” (SILVA, 2009, p.116).

Como a ferrovia em Iguatu era o mais importante meio de comunicação da cidade com outras regiões, a estação se constituía na porta de entrada e saída da cidade, sendo assim, buscava-se deixar a estação e arredores belos e limpos, já que o viajante poderia, até sem sair do trem, estabelecer o nível de desenvolvimento daquele município. Era preciso encantar os que aqui passavam ou se dirigiam.

As estações não eram apenas “[...] templos da nova sociedade tecnológica [...],” (LESSA, 1993, p.99), mas sim, antes de tudo, um lugar de espetáculo. E não importava o tamanho da estação. Em todas elas o espetáculo ocorria, já que a chegada ou saída do trem era um momento singular e esse espetáculo era tanto mais impactante quanto menor fosse a comunidade. A estação nas cidades do interior do Ceará era cenário de uma grande peça teatral encenada ao ar livre. Em horário previamente estabelecido, figurantes e plateia, passageiros, vendedores ambulantes, curiosos, funcionários da ferrovia, [...] vão se posicionando a espera do ator principal – o trem. Para Galeno (1988, p.5), “O espetáculo embora repetido, era como de fosse inédito. A estação da ferrovia inchava de gente em tais ocasiões.” Era gente de todo canto, de todo lugar, ansiosa para ver o trem chegar. Para esta gente nada era mais “belo e majestoso” do que o espetáculo da chegada do trem da RVC. As pessoas ficavam todas atentas, acompanhando “a marcha das locomotivas sobre os trilhos, a fumaça subindo das chaminés e

²⁰⁴ “com a chegada da estrada de ferro Iguatu sofreu profundas transformações [...]”. Estas transformações foram tão intensas que até “[...] a rua do comércio [...]” se estendeu “[...] até á Praça da Estação [...]” (MONTENEGRO, 2010, p.123).

²⁰⁵ O curioso é que em várias cidades onde o trem aportou a área próxima à estação recebeu o nome de “bairro da estação”, o que demonstra a influência desse equipamento na configuração espacial das comunidades atingidas por esse meio de transporte.

o apitar prolongado e forte troando até perder-se [...]”, quando partia. Mas não iam à estação apenas para contemplar aquela maravilha do mundo moderno. Segundo Galeno (1988), em Lavras, município próximo a Iguatu, “[...] para as moças da sociedade local, as filhas dos coronéis e da pequena burguesia, tão importante quanto ‘ver o trem correr na linha’ era ver os rapazes que ficavam a cortejá-las. Ou tomar conhecimento através das passageiras da 1º classe, das modas em voga na capital. Um novo corte de cabelo, ou um decote mais avançado.”

Em Iguatu, a chegada ou a partida do trem se transforma em um fato de importância significativa na vida social do município. Passa a ser o seu mais importante espaço de sociabilidade. É um local onde acontecem múltiplas vivências. A estação era muito mais do que um lugar de embarque e desembarque de mercadorias e pessoas. Ia-se à estação para se inteirar das últimas novidades que estavam em moda na capital.

O trem, no interior, era a expressão mais simbólica da modernidade. Ele modifica não só o quadro urbano do Iguatu, fazendo avançar a mancha urbana até às proximidades da estação, mas muda o sentido do tempo nas pessoas. Para esse homem do interior, a noção de tempo é regida pelas necessidades do dia a dia (THOMPSON, 1998, p.271) e não por esse tempo imposto por esse processo de modernização. Agora a marcação do tempo passa a não ter “qualquer vínculo com o tempo da natureza”. O dia a dia do homem sertanejo passa a ser regulado de acordo com o “tempo abstrato, ao dia implacavelmente dividido em 24 horas.” (BRESCIANE, 1982, p.71). O homem, acostumado a executar as suas tarefas com base no tempo da natureza se vê, agora, obrigado a ter que se sujeitar ao tempo estabelecido por uma nova ordem que adentrava no interior. Esta ordem pressupõe a disciplina rígida no cumprimento de horário e, portanto, a sua subordinação ao tempo abstrato do relógio. Isto leva o homem do interior a passar por um processo de desenraizamento (violência) próprio dos que vivem o tempo da natureza e de repente se deparam com a imposição do tempo abstrato do relógio. A partir daí “formaram-se novos hábitos de trabalho e impôs-se uma nova disciplina de tempo.” (THOMPSON, 1998, p.297).

Antes da chegada do trem no interior, notícias que vinham pelo correio ou através de jornais atrasavam não só dias, mas semanas. Fazer chegar uma correspondência ou jornal lá para as bandas do Iguatu era uma tarefa árdua e custosa. O Sr. Thomaz Pompeo de Sousa Brasil, em seu livro “*O Ceará no centenário da independência do Brasil*”, descreve esse quadro:

Parte do anno, ou melhor, durante a estação invernosa, nenhum movimento se operava: e as lojas, que nem todas se abriam regularmente nessa phase, eram antes pontos de palestra, de jogo de gamão e rodas politicas, cujos assumptos se comentavam com a tardança imposta pelos recursos dos transportes. As

correspondências e jornais, veículos únicos das novidades, andavam dias e dias pelas estradas a fora, até aos seus destinos, onde chegavam com atrasos enormes; ainda assim eram lidas, ou melhor devoradas, e as notícias tinham sabor de novidade tão perfeito como se fossem da véspera. (BRASIL, 1926, p.441-442).

A vinda da ferrovia para Iguatu propiciou a chegada mais rápida dos jornais e correspondências da capital. E isto muda, naturalmente, o cotidiano daquela parte mais letrada da sua população. Por exemplo, o hábito da leitura do jornal da capital, com suas últimas novidades, passa fazer parte de sua rotina do dia a dia dada a sua importância, já que esse era o único meio de comunicação de massa existente²⁰⁶. Mas, também para alguns, estar lendo ou estar com o jornal debaixo do braço fazia o mesmo sentido. O importante era parecer ser leitor, haja vista que este ato se transformara em sinônimo de modernidade.

É inimaginável pensar na instalação de algum jornal em Iguatu, antes da chegada do trem. Em primeiro lugar, porque a economia do município não era tão expressiva a ponto de comportar a instalação de uma gráfica para rodar um jornal e, em segundo lugar, a dificuldade no transporte do maquinário e do papel. Seria uma tarefa grandiosa. O fato é que, só com a chegada da ferrovia, esse quadro muda. Já em 1915, “[...] apareceu o primeiro jornal que jamais a cidade conhecera em toda a sua história: Iguatu.” (NOGUEIRA, 1985, p.172). Em seguida, aparecem o Correio do Iguatu, A Semana, O Caixeiral, O 69, Flepa, Pirulito (VICTOR, 1925, p.44), A Tesoura e A Coisa²⁰⁷ (NOGUEIRA, 1985, p.177).

Esta proliferação de jornais em Iguatu, nos anos posteriores à chegada da ferrovia, decorre não só de melhores condições econômicas, mas também “[...] da vontade de homens em sua ânsia de viver a modernidade, uma vez que entendiam que a imprensa era a manifestação mais acabada do ‘ser civilizado’, ‘moderno’, ‘progressista’ do próprio ‘espírito humano.’” (FARIAS FILHO, 2013, p. 142). Na verdade, esta elite sentia a necessidade de ter um instrumento de difusão de suas ideias e valores.

Com o trem chegando a Iguatu, aperfeiçoam-se as comunicações, via telégrafo da empresa. Este equipamento se transforma em um canal importante de comunicação da população. Com ele, as notícias circulam mais rápido.

No final da década de 70, do século XIX, em Fortaleza, já é comum se ver estampadas em jornais desta cidade notícias oriundas de outras partes do Brasil e do mundo, cujos acontecimentos haviam se dado há pouco tempo.

²⁰⁶ Mesmo contando com poucos leitores, já que a maioria da população não era alfabetizada, as notícias dos jornais se espalhavam rapidamente porque sempre tinha um leitor de plantão para quem não sabia ler, isto no seio das famílias, nas praças, etc. E mais: notícia de jornal era notícia que circulava de boca em boca, chegando amplamente a boa parte da população.

²⁰⁷ Infelizmente, apesar de muita busca e andança, não conseguimos encontrar quase nenhum destes jornais.

O fato é que, como bem afirma Hobsbawm (1996, p. 95), com a chegada do telégrafo, “do ponto de vista jornalístico, a idade média terminou [...]”. A partir de então:

[...] as notícias internacionais passaram a poder ser enviadas livremente de um número suficiente grande de lugares no mundo para atingir a mesa do café da manhã no dia seguinte. As notícias não eram mais medidas em dias ou, no caso de lugares remotos, em semanas ou meses, mas em horas, ou mesmo em minutos.

Esses e outros meios de comunicações e transportes surgidos por essa época mudam profundamente a noção de tempo e espaço (HARVEY, 2013, p.240). Outro signo dessa modernização, implantado no Iguatu, foi a energia elétrica²⁰⁸. A iluminação pública nessa cidade até a chegada da energia elétrica percorreu um longo caminho. Inicialmente, ela era feita através de lâmpões alimentados a querosene e depois trocado por acetileno, que permitia uma iluminação de melhor qualidade. Mas, mesmo assim, essa iluminação precária, anos depois, não mais existia e “[...] Iguatu voltou aos velhos tempos em que a lua era um motivo de especial satisfação para os habitantes da cidade entregue ao seu próprio destino.” (NOGUEIRA, 1985, p.176).

O fato de Iguatu não ser dotado de um sistema de energia elétrica público ou privado incomodava as elites locais. Afinal de contas, cidade que desejava ser progressista e civilizada não poderia prescindir desta “maquinaria de conforto”²⁰⁹. Já em 1919, a prefeitura municipal lança o edital de nº22 em que se espera receber

[...] proposta para a instalação, em concorrência pública, de luz elétrica desta cidade a qual se deverá efetuar com 100 lâmpadas, sendo 40 de 50 velas e 60 de 32, a funcionarem 15 dias por mês, nas noites escuras, das 18 às 23 horas. O concorrente que mais vantagem oferecer poderá fazer a instalação de uma usina geradora de energia e luz elétrica, para iluminação pública e particular desta cidade, assim como para distribuição de força motriz, destinada ao uso da Municipalidade e dos particulares [...] (GAZETA OFICIAL, 1919).

Assim, quando as condições materiais permitiram, oriundas da expansão econômica do município, pós-chegada da ferrovia, é que se instala o primeiro sistema de iluminação elétrica do Iguatu. Inaugurado em 1923, mas devido a falhas técnicas ficou inativo um tempo até ser reinaugurado em agosto de 1924. Este era um sistema moderno e que “[...] na opinião de

²⁰⁸ Sem o trem não se poderia pensar em energia elétrica. Como transportar o equipamento e, continuamente, o combustível para fazer funcionar o gerador?

²⁰⁹ Expressão cunhada por François Beguin (1991), em “*As maquinarias inglesas do conforto*”, para designar o pioneirismo londrino, isto nos anos 1840 e pelas décadas afora, de equipamentos coletivos urbanos do “conforto”, a exemplo de água encanada, esgotamento sanitário e iluminação moderna.

especialistas, superior á da capital.” (VICTOR, 1925, p.18). Contava a iluminação pública com 150 postes de ferro. A energia era fornecida também para 450 instalações particulares.

A chegada da energia elétrica em Iguatu é bradada, naquele momento, como um dos elementos impulsionadores da civilidade e progresso que vivia o município. Iguatu deixava para trás e para sempre aquele antigo sistema de iluminação e se equiparava a centros maiores. Com a energia elétrica, modificam-se o comportamento e os costumes da população, já que a sua vida social ganha mais algumas horas. A noite não vai significar apenas um período para meditar, contemplar e se recolher, mas também de maior interação social, de maior sociabilidade, haja vista que as pessoas passam a sair mais à noite.

Com a energia elétrica vem, como consequência, o cine-teatro, a cervejaria antártica, mais bares, os bailes noturnos, que se tornariam mais longos e animados. Em Iguatu, ser moderno e urbano implicava em ter que frequentar esses lugares. Estes passam a ser templos aonde ia se divertir e ostentar. É neles onde se vai para ser visto e ver. Desta forma, Iguatu buscava incorporar hábitos de cidade grande e que eram, naturalmente, naquele momento, demonstradores do grau de civilidade e modernidade que chegava ao município.

O cine-teatro²¹⁰ em Iguatu merece um comentário à parte. A cidade era, segundo Hugo Victor (1925, p.16), detentora do “[...] mais vasto e mais belo do interior.” Funcionava como teatro e cinema e a sua dimensão era de causar admiração já que era dotado de “[...] uma lotação de 400 cadeiras confortáveis e delicadas, como duas alas de frisas, 63 janelas laterais e sala de espera com um bar.” Era enorme e belo para o tamanho da cidade e o padrão da época. Com ele Hollywood estendia seus tentáculos no sertão, induzindo a criação de novos códigos de comportamento em parte da população. Ele se transformara “no centro nervoso da vida social de Iguatu” e é um marco na instituição de uma vida noturna mais agitada.

Essa majestosa edificação era um cartão postal do município. Dava prestígio à cidade e a inseria no rol das cidades mais progressistas do Ceará. E era, principalmente para sua elite, um símbolo maior de sua dimensão cultural e do progresso do município. Povo que desejava parecer ser culto e civilizado era merecedor de um cine-teatro dessa dimensão. Esta obra bela e ampla aparecia para dar, também, um ar de modernidade à cidade. Só cidades que apresentassem alguma pujança econômica era capaz de comportar um cine-teatro nessa dimensão.

²¹⁰ Era comum espaços originalmente construídos para abrigar teatros se transformarem em cinemas, com o avanço da 7ª arte, ou conviver com as duas formas de entretenimento. No caso do cine-teatro de Iguatu esta edificação já foi feita para abrigar as duas modalidades.

A importância do teatro e do cinema na instituição de uma vida noturna mais agitada e que também teria provocado nas pessoas “[...] mudanças de comportamento, de atitudes ou visões de mundo” (2008, p.105) é bem analisada por Aranha no seu texto *“Da vida pública noturna nas cidades do norte brasileiro: recepção ao teatro e ao cinema na passagem do século XIX para o século XX.”* Neste trabalho, ele mostra o esforço das elites de três capitais da região – Recife, Parahyba e Maceió – para que se instalasse em suas respectivas cidades essas formas de diversão, pois entendiam que qualquer cidade que quisesse ser considerada moderna teria que necessariamente ser detentora dessas formas de entretenimento. Este era, de um modo geral, o entendimento corrente no Brasil no final do século XIX e início do século XX.

É bom ressaltar que esses equipamentos que aparecem em Iguatu como resultado dessa modernidade são destinados, antes de tudo, para o usufruto de sua elite política, econômica e intelectual. São estes, que em função de poderem arcar com os custos de sua aquisição, os primeiros a terem acesso a esses benefícios. Só com o tempo e com a expansão da rede de serviços é que se expande para outros segmentos. No início a energia elétrica, por exemplo, só alcança o núcleo central da cidade. A periferia ainda vai viver um bom tempo sendo iluminada pelo lampião. Concluimos, então, que essa modernidade é seletiva, pois não chega para todos ao mesmo tempo de maneira horizontalizada. Ela chega de forma vertical, ou seja, fatiada e é alcançada por cada um de acordo com sua posição na pirâmide social.

Antes ainda dos anos vinte e poucos anos pós-chegada do trem, quando a cidade vivia em plena ebulição com a vinda desse empreendimento decantado como revolucionário, deu-se a criação de uma entidade, a União Artística Iguatuense, em 20 de julho de 1913, que vai congrega “[...] alfaiates, barbeiros, carpinteiros, flandeiros, ferreiros, mestres-de-obra, ourives, músicos, mecânicos e eletricitistas, etc.” (VERDE, 1913-2013, p. 09). O que nos chama a atenção no elenco dos profissionais que faziam parte dessa entidade é o aparecimento de novas categorias profissionais na cidade, a exemplo de mecânicos e eletricitistas. Isto se deu como consequência da expansão econômica do município que fez surgirem novos negócios, que demandavam novas categorias de profissionais.

Ainda nos anos 20, e como consequência da exuberância econômica pela qual passava o município pós-chegada da ferrovia, os setores educacional e cultural vão viver os seus melhores momentos. Na educação, essa década é marcada pela instalação de novas unidades de ensino, tanto no setor público como no privado. No setor cultural, esses anos foram prolíferos, já que se deu nessa década a proliferação vertiginosa de jornais, para os quais fizemos referência anteriormente. Houve na mesma época a instalação da Livraria Moderna, em 30 de junho de

1925, e que levou o Jornal “O Caixerl”²¹¹ a entusiasticamente afirmar que “o Iguatu sente-se feliz com o progresso que lhes oferece os illustres Srs. [proprietários] pois, a sua mocidade torna-se fácil o contacto com obras de autores de nomiada.” Abre-se, também, em 24 de junho de 1924, o Gabinete de Leitura Gustavo Barroso cujo objetivo era “[...] fundar novas sociabilidades antenadas com os ideais do progresso e da modernidade, desejo de homens e mulheres seduzidos por tais valores.” (FARIAS FILHO, 2013, p. 41).

São os anos 20 os mais representativos, até 1930, da chegada a Iguatu de elementos ditos modernos. Já em 1925, Victor (1925, p.18) aponta que a cidade possui “[...] 06 fords, 01 orverland e 03 caminhões para transportes de cargas.” Fala ainda da existência no município não de uma “[...] rede telefônica, mas dois fios telefônicos, particulares, de Gustavo Correia Lima e da Viúva Romeiro, ligando seus escritórios as fazendas ‘Lagoa do Iguatu’ e ‘Angelim.’” (Ibid, p.81). Chegam também, por essa época na cidade, os primeiros rádios receptores (Ibid, p. 81). As novidades não chegavam só pelo trem, mas também, pelo rádio, já que agora Iguatu começava a ouvir o mundo.

A chegada da ferrovia em Iguatu e a consequente expansão econômica do município muda, naturalmente, a forma como as pessoas passam a observar as coisas da cidade. Isto acontece porque chegam, com a efervescência pela qual passa o município, novas concepções, novos valores. É nesse momento que aporta mais intensamente a necessidade que tem a cidade de abraçar os valores de uma nova ordem que se espalhava pelo interior. É o discurso do progresso e da modernidade que contamina, principalmente, os mais letrados e abastados. É preciso viver e/ou estar em sintonia com essa nova ordem. É uma ordem que pede passagem e que busca aniquilar tudo aquilo que se identifique com o passado²¹². É o que observamos, nas entrelinhas, em uma passagem do livro de Hugo Victor (1925, p.16), quando ele apresenta as novas construções que estão surgindo na cidade. Vejamos:

A moderna construção de Iguatu, contrasta em tudo com a antiga, de prédios grosseiros e acachapados. Contam-se hoje, por exemplo, majestosos e belos edifícios, como o palecete Benevides (o primeiro em majestade e arquitetura), o dos srs. Gustavo Correia e Virgílio Correia, Grupo Escolar, Matriz, Cinema, União Artística,

²¹¹ Julho de 1925, Anno I-N° 08.

²¹² Esta tentativa de estabelecer uma ruptura abrupta com o passado é humanamente impossível já que, como bem afirma Ricoeur (1997, p. 380), nós somos seres “afetado – pelo – passado” e a história é feita de continuidade e descontinuidade. Em nenhuma situação há um corte absoluto com o passado, já que somos seres afetados por muitas heranças e que nós incorporamos em nossas vidas pela própria tradição, transmitida pelas gerações. Cada geração é uma ruptura com a geração anterior e ao mesmo tempo ela é uma incorporação de uma série de heranças que vão sendo transmitidas pela memória. O que para muitos é considerado passado e velho, na realidade permanece durante um bom tempo convivendo e influenciando o que é considerado novo. É exemplar para demonstrar o que estamos afirmando o texto de Arno J. Mayer “*A Força da Tradição: a persistência do antigo regime (1848-1914)*”. Para ele, qualquer análise da história europeia do século XIX e do início do século XX que não leve em consideração a influência e “resistência das forças da tradição” sobre a modernização capitalista será “[...] uma visão parcial e distorcida” desse período (MAYER, 1987, p. 16).

as residências do Dr. Batista de Oliveira, Pedro Gomes de Araújo, Câmara Municipal, os sobrados Montenegro e Collares, os chalés dos srs. Alfredo Barreto e Teófilo Hamdan e a residência do sr. Sófocles Lima Verde, em construção.

Ao firmar um paralelo destas modernas edificações com as antigas, ele o faz estabelecendo o tom do contraste. As antigas ele identifica como “prédios grosseiros e acachapados”, ou seja, com um passado colonial que deveria ser esquecido. Este passado era um nódulo vergonhoso no perfil da cidade, já que não a identificava como uma urbe moderna. O novo, pelo contrário, é enaltecido e exaltado. São os “majestosos e belos edifícios” que glorificam a cidade e a coloca no rumo de um novo tempo.

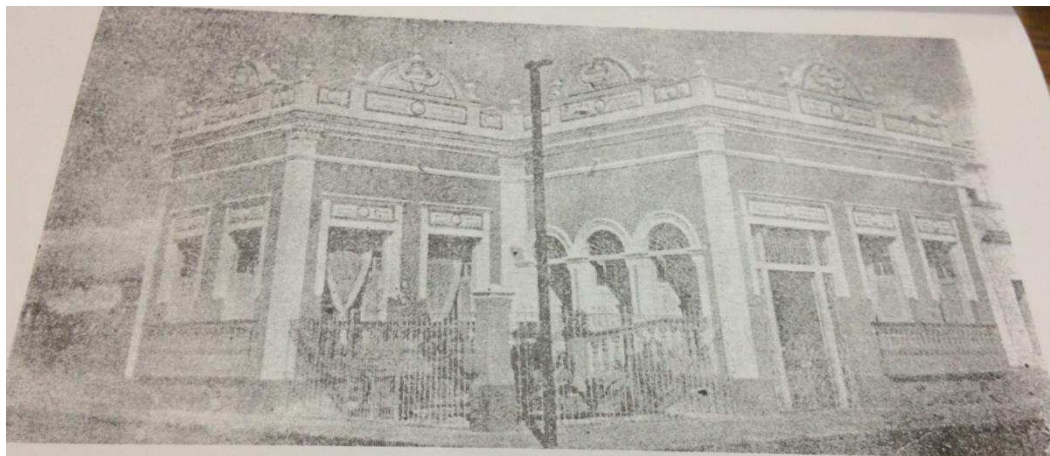
De um modo geral se aceitava, piamente, que essas novas construções eram a materialização do tão propalado progresso, e que a vitória deste sobre o passado era inevitável. Acreditava, então, numa “[...] crença resignada na infalibilidade do progresso.” (SEVECENKO, 1998, p. 27).

Enxergamos que nestas novas construções, (Figuras 02 e 03), as residências são em estilo neoclássico e que estavam em sintonia com o progresso material do país que “[...] do ponto de vista arquitetônico e paisagístico teria se manifestado, sobretudo, na substituição dos antigos beirais dos prédios pelo frontal de platibanda [...]” (FREYRE, 1962, p. 389-390). As construções são recuadas e arejadas, o que demonstra uma maior preocupação com a higiene e o conforto, por parte de seus proprietários.²¹³

Ao observar detalhadamente as figuras 02 e 03 percebemos que são construções que têm como uma de suas características marcantes o acentuado número de portas e janelas, expressando toda uma preocupação com dois elementos importantes – luz e ar – que toda habitação confortável deveria ter e que resultaria em mais saúde para seus moradores. Esta preocupação nós encontramos no trabalho de Beguin (1991, p.51) “*As Maquinarias Inglesas do Conforto*” quando ele mostra que uma das funções “[...] que se atribui à arquitetura é uma função climática. Função que vai se referir [...] ao ar e à luz, [...]”. Em seguida, reforçando o seu entendimento de que mais ar e mais luz significam mais saúde, ele cita um estudo que afirma que “o primeiro princípio em matéria de saúde é a fruição do ar e da luz.”

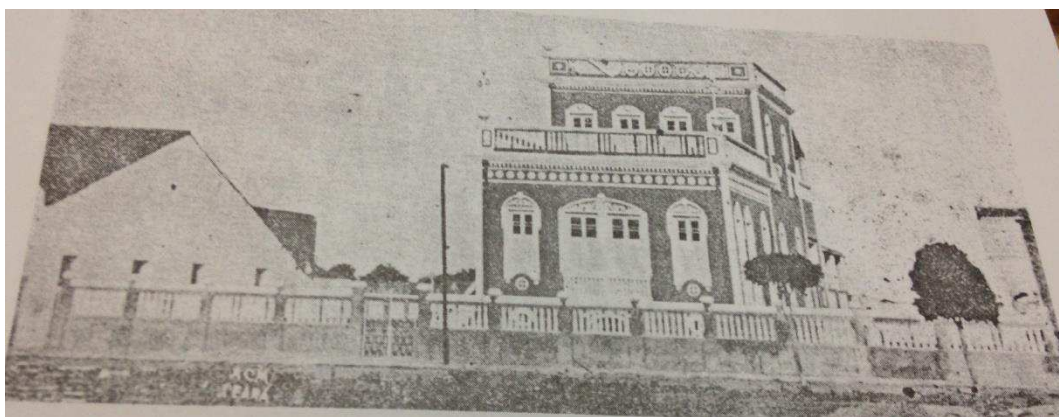
Figura 02 – Vila “Margarida”. Residência do cel. Virgílio Correia Lima

²¹³ Apareceu no Jornal “O Ceará”, de 26 de outubro de 1928, a oferta de uma casa, na cidade de Iguatu, cujo vendedor ao enaltecer as qualidades do imóvel faz referência ao que estamos afirmando. Vejamos a nota: “casa em Iguatú. Vende-se uma, typo chalet, localizada á praça D.Pedro, a melhor daquela cidade. A referida casa de construcção moderna, arejada e hygienica tendo amplas accomodações para grande família, oitão isolado, etc.”



Fonte: Victor (1925, p.21).

Figura 03 – Perspectiva do palacete de residência do Sr. Octaviano Benevides



Fonte: Victor (1925, p.19).

Essas edificações luxuosas buscavam expressar, antes de tudo, o poder econômico dos seus proprietários, dado que “na cultura visual de uma sociedade emergente [...] a visibilidade pública do indivíduo se faz representar por elementos arquitetônicos presentes nas fachadas [...] de suas residências.” (PINSKY; LUCA, 2009, p.54).

Anos depois, todo esse patrimônio arquitetônico erguido, principalmente, nos anos 20, quando o município vivia sua “*belle époque*”, e foi representativo de um período marcante da história do município e que, quando foi implantado era dito como moderno, foi destruído²¹⁴. O que foi erguido nos anos vinte instalou-se, colocando abaixo as construções que se identificavam com o passado. Agora, o que foi atual e moderno, em algum momento, é posto abaixo para dar passagem a edificações mais modernas ao que já foi moderno. Este movimento é captado por Berman (1986, p.97) ao analisar Marx. Ele mostra que:

²¹⁴ Isto se deu principalmente nas décadas de 1970 e 1980. O que foi a majestosa residência do coronel Virgílio Correia Lima (Figura 02) deu lugar a um prédio comercial, e no lugar da residência do Sr Octaviano Benevides (Figura 03) ergueu-se a Caixa Econômica Federal.

Tudo o que a sociedade burguesa constrói é construído para ser posto abaixo. “Tudo o que é sólido” – das roupas sobre nossos corpos aos teares e fábricas que as tecem, aos homens e mulheres que operam as máquinas, às casas e os bairros onde vivem os trabalhadores, as firmas e corporações que os exploram, às vilas e cidade, regiões inteiras e até mesmo as nações que as envolvem – tudo isso é feito para ser desfeito amanhã, despedaçado ou esfarrapado, pulverizado ou dissolvido, a fim de que possa ser reciclado ou substituído na semana seguinte e todo processo possa seguir adiante, sempre adiante, talvez para sempre.

3.2.3.3 Dr. Gouvêa o “Paladino da modernidade”

Merece um registro neste capítulo a 1ª administração do Dr. Gouvêa, que se iniciou em 01 de dezembro de 1926, em razão da profundidade e dimensão das mudanças empreendidas nessa gestão. Ele que chegara a Iguatu influenciado pela perspectiva de ir viver em uma cidade de futuro próspero²¹⁵, dado que início dos anos vinte, do século XX, Iguatu estava vivendo um momento de pleno esplendor, com a expansão vertiginosa de suas atividades econômicas, pós-chegada da ferrovia. Era o momento propício para as grandes mudanças e elas aconteceram.

Em função de sua vontade e tenacidade em desejar melhorar as coisas dessa cidade, e de sua desenvoltura no trato com as pessoas, o Sr. Manoel Carlos de Gouvêa logo angariou a simpatia dos políticos e da população. Isto não foi muito difícil de acontecer, haja vista que “os médicos – homens da ciência – portadores do saber especializado moderno, adquiriram grande importância nas cidades [...]”, (FOLLIS, 2004, p. 75), do interior do Brasil.

O Dr. Gouvêa, como era chamado, se torna, em Iguatu, um homem incansável no sentido de vencer desafios cujo objetivo fosse a melhoria dessa cidade. E ele enfrentou vários desafios, entre eles, o mais marcante foi a construção do Hospital Santo Antônio dos Pobres, pouco mais de quatro anos depois de sua chegada, o 1º no gênero em todo interior do Ceará.

O próximo grande desafio do Dr. Gouvêa foi chegar à condição de prefeito da cidade e, investido no cargo, empreender uma dinâmica diferente na gestão municipal. Esta sua chegada à frente da administração municipal causou uma mudança substancial no trato da coisa pública. A sua gestão vai ser considerada revolucionária para os padrões da época. É incessante sua busca em dar a Iguatu uma feição moderna, e para isto não mediu esforços em alcançar seus objetivos. Antes de tudo, devemos observar que o seu projeto de modernidade era pensado para atender “os desejos e querereres” da elite de Iguatu, afinal de contas ele próprio fazia parte e era representante deste segmento.

²¹⁵ O Sr. Manuel Carlos de Gouvêa era natural de Aracaju, mas passou a maior parte de sua infância e adolescência em Fortaleza. Concluiu o curso de medicina em Salvador, em 1918, e foi através de um amigo que ele tomou conhecimento de Iguatu e “olhando o mapa do Ceará, concluiu que, pela sua situação geográfica, Iguatu era ‘a cidade de futuro do Ceará.’” (NOGUEIRA, 1985, p. 183).

O Dr. Gouvêa se comportava muitas vezes como um homem que estava à frente do seu tempo. Algumas medidas emanadas por este gestor o colocava nesta situação, a exemplo do decreto municipal de nº 89 em que estabelece que “o ensino público municipal é obrigatório e gratuito para as crianças em idade escolar”. Outra marca de sua gestão é o cuidado com o dinheiro público e para isto ele sanciona uma lei que obrigava a municipalidade dar publicidade na imprensa sobre as contas do município, o que levava a sua gestão a bradar que o “[...] prefeito Doutor Manuel Carlos de Gouvêa, não teme nem estremece ante qualquer devassa momentânea nos documentos, livros e actos de sua administração.”²¹⁶

Como médico, logo sabedor da necessidade de se melhorar as condições higiênicas da cidade, e pessoa oriunda de centros maiores, é possível que o Dr. Gouvêa houvesse assimilado os princípios básicos das reformas de Haussmann, uma vez que tenta, com a devida proporção e na medida do possível, implementá-las no município. Naquele momento, a busca para se viver em um ambiente urbano marcado pela salubridade passa, naturalmente, a exigir do poder público municipal, por exemplo, “[...] a construção de um mercado para Talhe de carne e de um matadouro modelo, que obedeça rigorosamente aos modernos requisitos higienicos destas obras.” (NOGUEIRA, 1985, p. 200-201). A sua administração se preocupa em, também, eliminar “[...] lagoas, barreiros ou pequenos açudes que, no perímetro urbano ou suburbano, fossem julgados inconvenientes ao trânsito ou prejudiciais à saúde pública [...].” (NOGUEIRA, 1985, p. 209).

As precárias condições de higiene da cidade encontradas pelo Dr. Gouvêa, ao assumir a gestão municipal, propiciam a ele respaldo político para que possa promover as reformas necessárias nessa localidade. Naquele momento, as cabeças pensantes do município entendiam que adoção de instrumentos de força (desapropriações, implantação de um rigoroso código de postura) era necessária para colocar a cidade no rumo do progresso. Em Iguatu, o discurso do progresso contagia a administração municipal e seu gestor entendia que um núcleo urbano para ser inserido no rol das cidades modernas e progressistas deveria ser saudável. O discurso médico-higienista do próprio prefeito propunha uma ação mais incisiva do poder público municipal para “varrer” do município os possíveis focos causadores de epidemias²¹⁷. Observamos que a todo o momento a gestão municipal demonstra essa preocupação. Por

²¹⁶ Jornal “O Povo” de 12 de junho de 1928.

²¹⁷ É bem provável que a formação higienista do Dr. Gouvêa tenha sido aquela partidária das teorias miasmáticas, isto é, aquelas partidárias de que as doenças contraídas coletivamente resultavam do ar contaminado que se respirava em razão de matérias putrefatas (lixo, águas estagnadas, cemitérios etc.). Quer dizer, um conceito de higiene atrasado em relação à Europa no mesmo período que avançara, desde os estudos de Louis Pasteur, para a chamada epidemiologia cujo corolário era a identificação das epidemias como resultante de agentes transmissores como insetos, mosquitos, entre outros.

exemplo, o boletim da prefeitura municipal do Iguatu, publicado no Jornal “O Povo” de 12/06/1928, em que o executivo municipal presta contas de suas ações, mostra que as “[...] medidas de vigilância severa têm concorrido eficazmente para a melhora do estado sanitário da cidade, que é hoje optimo, influindo consideravelmente para o desaparecimento das infecções de caracter typhico que eram, por assim dizer, endêmicas no meio.”

Outra linha de frente do Dr. Gouvêa era a do embelezamento da cidade, já que isto atendia aos anseios de sua elite que via na modernização dos espaços citadinos um meio necessário para que a mesma fosse identificada como uma cidade progressista. Esta elite desejava construir uma cidade que em nada a identificasse com o passado. Este que, se possível, deveria ser esquecido. É a partir deste pressuposto que ele passa a empreender um conjunto de iniciativas nessa direção, como a “[...] reforma da avenida da praça D. Pedro, inclusive levantamento de um coreto e colocação de bancos de ferro em derredor da mesma avenida [...].” (NOGUEIRA, 1985, p. 200). Não fica só nisto. Buscou arborizar e calçar a cidade, ao tempo em que tenta promover a “uniformização das calçadas com seu rebaixamento... [e o] alargamento, retificação e alinhamento de ruas nas zonas urbanas e suburbanas, para embelezamento da cidade [...].” (NOGUEIRA, 1985, p.208-209). Não resta dúvida de que o Dr. Gouvêa era um homem dinâmico e empreendedor, mas em fina sintonia com as forças econômicas e políticas dominantes na cidade.

Para fazer correr a cidade nos trilhos do progresso, o prefeito tentava seguir as determinações do rigoroso código de posturas do município que havia sido elaborado e aprovado, no início de sua gestão, por orientação sua. Por tentar seguir à risca o código de posturas do município, o gestor municipal sofria pressão de todos os lados, naturalmente daqueles que tinham seus interesses contrariados por medidas tomadas por sua gestão. É o que observamos ao ler o aludido boletim acima, quando o texto mostra que

o prefeito esforça-se para conseguir a maior facilidade possível nas vias de comunicação, mandando abrir e zelar as estradas que atravessam em todos os sentidos o município, de acordo com os dispositivos do código de posturas em vigor, NÃO ATENDENDO NESTE PARTICULAR A CONVENIÊNCIAS DE INTERESSADOS, na revogação destas medidas de interesse colectivo.

O nível de tensão entre a prefeitura e pessoas que tiveram seus interesses contrariados chegou a um estágio tal que foi parar nas páginas dos jornais. O Jornal “O Ceará”, em sua edição de 26 de junho de 1928, traz uma matéria em que uma proprietária de terra denuncia como um ato de violência uma medida de desapropriação tomada pela edilidade para construir uma estrada. A ordem do prefeito era construir as estradas onde fossem necessárias para fazer avançar o município nos trilhos do crescimento. Eram estradas que dessem “[...] fácil trafego,

sem embaraços, aos automóveis e caminhões”.²¹⁸ Eram as estradas do “progresso” que pediam passagem e deveriam passar. Era como se o prefeito, acometido por um estado de premonição, e guardadas as devidas proporções, tivesse incorporado o espírito de Moisés²¹⁹ e se transformado no “Moisés do Sertão”, de tal forma que opor-se ao que ele entendia como necessário para colocar Iguatu no caminho do desenvolvimento era “[...] opor-se ao progresso, a história, à própria modernidade.” (BERMAN, 1986, p. 279).

Vemos então que a modernização leva, em determinado momento, a uma relação conflituosa entre o velho e o novo. E que, muitas vezes, na busca por essa modernidade faz-se necessário, para quem está à frente da gestão municipal, estabelecer diretrizes que para alguns soam como autoritárias e discriminatórias.

Para o prefeito tornar Iguatu moderna é, por exemplo, mudar o nome da rua D. Joaquim para Boulevard Dr. José Peixoto²²⁰. Quer algo mais moderno? Ser moderno também para o gestor municipal era racionalizar melhor o espaço urbano e para isto ele manda lançar um edital com o objetivo de promover uma “concorrência pública para o levantamento da planta cadastral da cidade, inclusive numeração das casas situadas nas zonas urbanas e colocação de placas nas praças, ruas e bairros desta cidade.”²²¹

Observamos no livro de Alcântara Nogueira²²² que o Dr. Gouvêa aparece como o guerreiro principal desta frente de batalha – o novo, o moderno – contra as forças do atraso – o velho. O novo aqui identificado com as medidas de higienização, embelezamento e racionalização do espaço citadino. Ou seja, os princípios básicos que pautaram as reformas de Haussmann em Paris, já que havia uma tentativa no Brasil, no início do século XX, ancorado no discurso do progresso, de que era preciso fazer chegar a todos os rincões do Brasil esses princípios. Iguatu não poderia ficar de fora e não ficou.

²¹⁸ Jornal “O Povo” de 12 de julho de 1928.

²¹⁹ Robert Moses – arquiteto e urbanista que mudou a cara de Nova York, depois da Segunda Guerra Mundial. Construiu na cidade grandes vias expressas que cortaram a mesma de ponta a ponta. É lembrado também pela forma autoritária com que tocava seus projetos.

²²⁰ Aparece no Jornal “O Ceará” de 17 de fevereiro de 1928 uma crítica à prefeitura em virtude da mudança do nome desta rua.

²²¹ Jornal “O Ceará”, 03 de março, 1928.

²²² A 1ª edição do livro de Nogueira, “*Iguatu: Memória Sócio-Histórico-Econômica*”, é de 1962 e foi escrito com base no que Nogueira alcançou ver, mas também em depoimentos de pessoas que viveram os anos 20 em Iguatu. Desta forma, o seu livro se transformou em uma tradução do que foram esses anos e do que foi essa primeira gestão do Dr. Gouvêa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação buscou discutir e compreender as tramas políticas que nortearam as diversas políticas públicas de implementação de ferrovias no Brasil e, especialmente, no Ceará.

Buscamos também analisar como Fortaleza, a capital da Província, conseguiu se posicionar como núcleo hegemônico do Ceará antes do início da década de 1870 e determinar a direção da primeira ferrovia do Ceará. Por último, tratamos de descrever os impactos econômicos e culturais da chegada da ferrovia no município de Iguatu.

No transcurso deste texto, observamos que Fortaleza com a pecuária não conseguiu se beneficiar mais intensamente com essa atividade, já que a capital ficava fora do raio de alcance das rotas de escoamento da pecuária, mas, posteriormente, com o avanço da cotonicultura no Ceará a capital passa por uma grande efervescência econômica. Essa atividade proporciona uma acumulação mais intensa de capital nas mãos de comerciantes e fazendeiros que, no futuro, vão liderar todo o processo que, ao longo do tempo, resultou na supremacia de Fortaleza sobre todo o espaço cearense.

Constatamos que o fortalecimento da capital da Província trouxe para essa cidade um conjunto de obras que vão balizar a supremacia desse núcleo no Ceará. A melhoria das estradas, em direção à Fortaleza, e do porto da capital é colocada como imprescindível para que essa cidade pudesse alcançar a sua hegemonia. Há toda uma determinação do governo Provincial no sentido de concentrar as maiores inversões em obras na capital para que Fortaleza melhor se aparelhasse e se transformasse no principal centro de intermediação comercial da Província o que, naturalmente, carregou para esse núcleo os principais empreendimentos públicos e privados como, por exemplo, a primeira ferrovia do Ceará. Com a expansão ferroviária para o interior, Fortaleza buscou determinar um traçado que, afastando-se cada vez mais da área de influência de Aracati, sepultasse para sempre qualquer possibilidade dessa cidade vir mais tarde a ameaçar a hegemonia da capital. Foi o “tiro de misericórdia” que faltava para acabar de vez com a relutante e teimosa sobrevida de Aracati.

Observamos que a forma como estava estruturada a organização política no Brasil, que tinha no patrimonialismo a sua característica mais marcante, fez florescer um tipo de Estado em que a ineficiência e a irracionalidade na aplicação dos recursos públicos vicejavam abundantemente. Esta foi a situação preponderante na implantação das ferrovias no Brasil e que será, no futuro, muito prejudicial aos interesses do país, pois o que prevaleciam na implantação dos ditos trilhos redentores eram os interesses político-particulares sobre qualquer consideração técnico-econômica.

Constatamos que era no parlamento nacional – Senado e Câmara dos Deputados – que a prática reinante do toma lá dá cá da política ferroviária brasileira acontecia de maneira exemplar. Esse era o momento oportuno para os políticos exercitarem, com inigualável desenvoltura, o seu lado mais predador dos recursos públicos.

Chamou-nos a atenção o fato do Ceará, apesar de ser considerada uma província pequena, conseguir angariar recursos e obras substancialmente superiores a sua pujança política e econômica. Concluímos que isso se deveu a algumas características marcantes de sua elite política como, por exemplo, a sua destreza e a sua incansável capacidade reivindicativa. Alguns membros de sua representação no parlamento nacional são dotados de um talento incomum, não só no trato das palavras, mas, especialmente, em suas capacidades de se articularem com outras bancadas. É exemplar para o que estamos afirmando, as várias participações do senador Pompeu no Senado nacional e que, algumas delas, registramos ao longo deste trabalho. Pompeu tinha o hábito de nunca se posicionar contrário a um pleito de uma província, desde que outras, em especial, o Ceará recebesse o mesmo merecimento. O senador Pompeu, também, costumeiramente, falava em nome de um Norte sofrido e discriminado que tinha dificuldade em encontrar o rumo do progresso em vista de que os recursos e as obras, necessárias para alcançar esse tão sonhado desejo, raramente aqui chegavam.

Demonstrar exuberância econômica, nem que fosse em palavras desconectadas da realidade, era necessário para se poder ao menos sonhar com as tão almejadas estradas de ferro. E nesse quesito percebemos que a elite cearense atuou com singular desenvoltura, é o que constatamos ao longo deste texto. Os desavisados seriam levados a crer, com certeza, que aqui jorravam em abundância o leite e o mel, o que naturalmente possibilitaria a instalação de um empreendimento da dimensão de uma estrada de ferro, dado que a garantia na rentabilidade do investimento realizado estaria assegurado em vista da fartura que imperava nessa Província. O que faltava mesmo para que essa unidade do Império pudesse alcançar o tão sonhado progresso era a chegada em abundância dos favores do Governo Central.

A seca de 1877-1879, no entanto, obrigou a elite do Norte, em especial a do Ceará, a ter que se municiar de um novo discurso, haja vista de que aquele até então utilizado não fazia mais sentido, dado que as circunstâncias haviam mudado. Passou-se da exaltação de um quadro de exuberância para uma situação de penúria e escassez. Agora se fazia necessário estar dotado de um bom discurso – “O Discurso da Seca” – para poder extrair do parlamento e do governo central os recursos tão urgentes e necessários para que essa região pudesse continuar “sobrevivendo.” Observamos também que com esse novo discurso as elites no Norte conseguem a proeza de jogar no “colo” do governo central toda a responsabilidade pelas agrurias que a região passava, já que era desse que deveria vir a resolução dos seus inúmeros problemas.

Percebemos que desde o início dessa seca a elite do Norte entendeu que era necessário, para melhor se capacitar na distribuição das verbas do governo central, alimentar uma situação

de “crise permanente”. E mais do que qualquer outra, a elite cearense foi extremamente competente em exteriorizar para todo o país a dramaticidade do fragelo que assolava o Ceará. Esta destreza com que os cearenses externavam o que estava se passando nessa Província era, inclusive, no parlamento, motivo de inveja por parte dos representantes de outras unidades da região. E isto acontecia porque esses representantes viam chegar ao Ceará uma soma de obras e recursos desproporcionalmente superior a sua importância política e econômica. É exemplar o feito cearense de conseguir, em pleno período em que o Estado Nacional estava passando por uma grave crise fiscal, não uma, mas duas ferrovias: a encampação e o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité e a construção da Estrada de Ferro de Sobral.

O que observamos ao longo de nossa pesquisa foi a constatação de que realmente a forma como nossas ferrovias foram erguidas, sem levar muito em conta os aspectos técnico-econômicos e sim, antes de tudo, as considerações político-particulares, terminou produzindo no Brasil uma malha ferroviária marcada preponderantemente pela irracionalidade. No entanto, percebemos que apesar disto, não se pode negar a importância desse meio de transporte no crescimento econômico do país e de que, também, as estradas de ferro, ao aportarem em algumas localidades, impactaram com tanta intensidade que transformações econômicas e culturais vão ocorrer mais profundamente nestas comunidades.

É o que constatamos no município de Iguatu. A chegada dos trilhos nessa cidade representou um divisor de águas. Antes da chegada do trem “[...] salvo um ou outro fato de pouca monta, nada a notabiliza.” (VICTOR, 1925, p.09). Com o aportar da ferrovia no município, este passa por mudanças substanciais. Estas foram tão significativas que levou Victor (1925, p.09) a assegurar que “a cidade só toma incremento, de fato, após a inauguração da estrada de ferro, em 1910.” É o que buscamos verificar ao longo do terceiro capítulo.

FONTES OFICIAIS

Anais do Senado Imperial:

http://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/asp/IP_AnaisImperio.asp.

Anais da Câmara Imperial

http://imagem.camara.gov.br/pesquisa_diario_basica.asp.

Relatórios do Ministério da Agricultura de 1870/1930. Disponível em:

www.apps.crl.edu/brazil/ministerial.

Relatórios de Presidentes de Província/Estado do Ceará de 1870/1930. Disponível em:

www.apps.crl.edu/brazil/provincial/ceara.

RELATÓRIO DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

Relatórios dos Presidentes da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) e da Rede Viação Cearense (RVC). Disponível no Arquivo Público do Estado do Ceará.

ARQUIVOS E BIBLIOTECAS

Arquivo Público do Estado do Ceará

Arquivo e Biblioteca do Dnocs em Fortaleza

Arquivo e Biblioteca do Instituto Histórico e Geográfico do Ceará

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE JÚNIOR, D. M. de. **Nos destinos de fonteira: história espaços e identidade regional**. Recife: Bagaço, 2008.
- ALBUQUERQUE JÚNIOR, D. M. de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. 5. ed. São Paulo: Cortez, 2011.
- ALMEIDA, J. A. de. **O ciclo revolucionário do Ministério da Aviação**. 2. ed. Vol. CLXXVII. Fundação Casa de José Américo, 1982. (Coleção Mossoroense).
- ALMEIDA, J. A. de. **A Paraíba e seus problemas**. 3. ed. João Pessoa: Secretaria de Educação e Cultura, 1980.
- ARANHA, G. B. **Campina Grande na primeira metade do século XX: a cidade sob a ótica das “maquinas do conforto”**. João Pessoa: Ideia, s.d.
- ARANHA, G. B. As estações de trem nas cidades do Norte brasileiro como símbolo de um novo espaço-tempo (1880-1930). In: SOUZA, A. C. B. de S.; FERNANDES, P. R. **Cidades e experiências modernas**. Campina Grande: EDUFPG, 2010.
- ARANHA, G. B. Seduções do moderno na Parahyba no Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). In: ARANHA, G. B. **A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural**. João Pessoa: Ideia, 2003.
- ARANHA, G. B. Da vida pública nas cidades do Norte brasileiro: recepção ao teatro e ao cinema na passagem do Século XIX para o Século XX. **Aripus: Revista de Ciências Humanas e Artes**, v. 1, n.1, (out/dez. 1979), v.14, n. ½ (jan./dez. 2008). Campina Grande: EDUFPG, 2008.
- ARANHA, G. B. **Trem e Imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880-1925)**. Campina Grande: EDUFPG, 2006.
- ARARIPE JÚNIOR, C. A. A comunicação pelos caminhos de ferro. **Revista do instituto do Ceará**, n. 92. Fortaleza, 1973.
- ASSIS, R. J. S. de. **Ferrovias de Papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)**. 2011. Dissertação (Mestrado em História). Fortaleza, UFC, 2011.
- BACELLAR, C. Uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, C. B. (org.). 2. ed. São Paulo: Contexto, 2008.
- BARROS, J. D'Assunção. **O projeto de pesquisa em história: da escolha do tema ao quadro teórico**. Petrópolis: Vozes, 2012.
- BEGUIN, F. As maquinarias inglesas do conforto. **Espaço e debate: revista de estudos regionais e urbanos**, São Paulo, n. 34, ano XI, 1991.

BENÉVOLO, A. **Introdução à história ferroviária do Brasil**: estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BENJAMIN, W. **Charles Baudelaire**: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1989.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das letras, 1986.

BEZERRA, A. **Notas de viagem**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1965.

BLOCH, M. **Apologia da História**: ou o ofício de historiador. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BORGES, V. P. História e Política: laços permanentes. São Paulo: Marco Zero/Anpuh, **Revista Brasileira de História**, v.12, n. 23/24, 1991/1992.

BORGES, B. G. Ferrovia e Modernidade. **Dossiê Ferrovias**. **Revista UFG**, n. 11, ano XIII, dez. 2011.

BOSI, A. **Dialética da colonização**. São Paulo: Companhia das letras, 1992.

BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa. **O Ceará no centenário da independência do Brasil**. Vol. II. Fortaleza: Typ Minerva, 1926.

BRASIL, Tomás Pompeu de Souza. **Memória estatística da Província do Ceará**: sob sua relação física, política e industrial. Fortaleza: Tipografia Brasileira da Paiva e companhia, p 486, 1858.

BRESCIANI, M. S. M. **Londres e Paris no século XIX**: O espetáculo da pobreza. São Paulo: Editora brasiliense, 1982, p. 24. (Coleção Tudo é História).

CAMELO FILHO, J. V. **A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro**. 2000. (Tese de Doutorado) Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2000.

CAMINHA, A. **A normalista**. São Paulo: Editora Escala, s/d.

CAMPOS, E. **Estrada de ferro de Baturité**: história e ação social. Fortaleza, 1982.

CAPELO FILHO, J.; SARMIENTO, L. **Arquitetura ferroviária do Ceará**: registro gráfico e iconográfico. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

CARONE, E. **A República Velha**: instituições e classes sociais. São Paulo: Difel, 1975.

CARREIRA, L. de C. **História financeira e orçamentária do império do Brasil, desde a sua fundação, precedida de alguns apontamentos acerca de sua independência**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

CARVALHO, C. V. de. **O Trem em Camocim**: modernização e memória (Dissertação de Mestrado em Sociologia) Fortaleza: UFC, 2001.

CARVALHO, J. M. de. **História intelectual no Brasil**: a retórica como chave de leitura. Rio de Janeiro: Topoi, 2000, p. 123-152.

CARVALHO, J. M. de. A construção da ordem: a elite política imperial. In: CARVALHO, J. M. de. **Teatro de sombras**: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

CARVALHO, J. **Antologia de João Brígido**. Fortaleza: Terra de Sol, 1969.

CASTRO, I. E. de. **Mito da Necessidade**: discurso e prática do regionalismo nordestino. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1992.

CHARLOT, M.; MARX, R. **A Sociedade “Dual” por Excelência**: a era vitoriana ou o triunfo das desigualdades. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

FAORO, R. **Os Donos do Poder**: formação do patronato político brasileiro. 13. ed. São Paulo: Globo, 1998.

FARIAS FILHO, A. V. **Cidade e Modernidade Ipu-CE**: verso e reverso de uma nas primeiras décadas do século XX. 2013. (Tese de Doutorado). Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Programa de Pós-graduação em História, 2013.

FERREIRA, M. de M. A Nova “Velha história”: o retorno da história política. **Revista de Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v.5, n. 10, 1992.

FERREIRA, B. G. **A estrada de ferro de Baturité**: 1870-1930. Fortaleza: edições universidade federal do ceará/Stylus comunicações, 1989.

FOLLIS, F. **Modernização Urbana na Belle Époque Paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

FOUCAULT, M. **Vigiar e punir**: nascimento da prisão. Petrópolis: Vozes, 2008.

FREYRE, G. **Ordem e Progresso**. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1962.

FREYRE, G. **Ingleses no Brasil**: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks Editora, 2000.

GALENO, A. S. **Território dos coronéis**. Fortaleza: Henriqueta Galeno, 1988.

GHIRARDELLO, N. **À Beira da Linha**: formação urbana da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GINZBURG, C. **Mitos, emblemas, sinais**: morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GIRÃO, R. **História econômica do Ceará**. Fortaleza: Editora do Instituto do Ceará, 1947.

GIRÃO, R.; MARTINS FILHO, A. **O Ceará**. Fortaleza: Editora Fortaleza, 1939.

GIRÃO, V. C. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: secretaria de cultura e desporto, 1984.

GRAHAM, R. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil: 1850-1914**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.

GRANZIERA, R. G. O Brasil depois da grande guerra. In: LOURENÇO, H. C.; COSTA, W. P. (Org.). **A década de 1920 e as origens do Brasil Moderno**. São Paulo: Fundação editora da UNESP, 1997.

HARDMAN, F. F. **Trem fantasma: a modernidade da selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. 24. ed. São Paulo: Loyala, 2013.

HARVEY, D. **Cidades /rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HOBSBAWM, E. J. **A Era do Capital (1848-1975)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

HOBSBAWM, E. J. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense, 1978.

HOLANDA, S. B. de. **Raízes do Brasil**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1963.

INSTITUTO DE PESQUISAS E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ (IPECE). **Iguatu: Perfil Básico Municipal**. Fortaleza, 2012. Disponível em: www.ipece.ce.gov.br. Acesso em: 05 dez. 2015.

KARNAL, L. A memória evanescente. In: PINSKY, C. B.; LUCA, T. R. de. (org.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009.

KOSELLECK, R. **Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Editora da PUC – Rio, 2006.

LEITÃO, D. **Inventário do tempo**. João Pessoa:Empório dos livros, 2000.

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

LE ROY LADURIE, E. M. **Povoado, 1294-1324**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

LESSA, S. N. **Trem-de-Ferro: do cosmopolitismo ao Sertão**. Dissertação de Mestrado apresentada ao departamento de História do Inst. de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp. Campinas, 1993.

LIMA, Á. de M. **A geografia história de Iguatu-CE: uma análise da cultura algodoeira de 1920 a 1980.** Fortaleza, 2011. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia). Universidade estadual do Ceará.

LIMA, I. de S.; SOUSA, M. E. de. **Princesa dos Sertões.** Fortaleza: Tropical, 1996.

MARTINS FILHO, A. **Memórias menoridade.** Fortaleza: Imprensa universitária/UFC, 1991.

MAYER, A. J. **A força da tradição: a persistência do antigo regime (1848-1914).** São Paulo: Companhia das letras, 354 p., 1987.

MELO, E. C. de. **O norte agrário e o império: 1871-1889.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira,/ Brasília: INL, 1984.

MEMORIA, O. **Origem da viação férrea cearense.** Fortaleza: Typ. Commercial, 1923.

MENEZES, A. de B. **Breves considerações sobre as secas do Norte.** Fortaleza: Tipografia Brasileira de Paiva e Cia, 1877. Disponível em: <http://ozildoroselifazendohistoriahotmail.blogspot.com.br/2012/10/bveves-consideracoes-sobre-as-secas-do-html>. Acesso em: 13 ago. 2018.

MONTENEGRO, A. F. **Os partidos políticos do Ceará.** Fortaleza: Edições Universidade Federal do Ceará, 1980.

MONTENEGRO, J. H. L. V. **A estrada de ferro de Iguatu.** Fortaleza: Expressão, 2010.

MONTENEGRO, J. H. L. V. **Efemérides de Iguatu.** Cabedelo: Ed. do autor, 2008.

NEDELL, J. D. **Belle Époque Tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século.** São Paulo: Companhia das letras, 1993.

NEVES, F. de C. A seca na história do Ceará. In: ALBUQUERQUE JÚNIOR, D. M. de. **Por searas diversas, os diversos ceará.** 4. ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.

NEVES, F. de C. Curral dos Bárbaros: os campos de concentração no Ceará (1915 e 1932). **Revista Brasileira de História,** São Paulo, v. 15, n. 29, 1995.

NOGUEIRA, A. **Iguatu: memória sócio-histórico-econômica.** 2. ed. Fortaleza: Imprensa Oficial do Ceará, 1985.

OLIVEIRA, A. F. **A estrada de ferro de Sobral.** Fortaleza: Expresso, 1994.

PAIVA, M. A. P. **A elite política do Ceará provincial.** Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1979.

PEREIRA, J. H.; MUNIZ, T. de S. **Os descaminhos de ferro do Brasil.** Fortaleza: Expressão, 2011.

- PINHEIRO, F. J. O vale do Jaguaribe: um espaço livre dos povos indígenas para uma região pecuária. **Propostas Alternativas: Vale do Jaguaribe Natureza e Diversidade Cultural I**, nº6, p.12-17. Fortaleza: Imoppec, 1999.
- PINSKY, C. B.; LUCA, T. R. de (Org.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009.
- PINTO, E. **História de uma estrada-de-ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.
- QUEIROZ, M. I. P. de. O coronelismo numa interpretação sociológica. In: **O Brasil Republicano: estrutura de poder e economia**. 2. ed. (Tomo II, 1º volume). História Geral da civilização brasileira. São Paulo: Difel, 1977.
- RAMINELLI, R. História Urbana. In: CARDOSO, C. F.; VAINFAS, R. (Org.). **Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1996.
- RÉMOND, R. O Retorno do Político. In: CHAUVEAU, A.; TETART, P. (Org.). **Questões para a história do presente**. Bauru: Edusc, 1999.
- RÉMOND, R. Do político. In: RÉMOND, R. (org.). **Por uma história política**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora F.G.V, 2003.
- RESENDE, A. P. **Desencantos modernos: histórias a cidade do Recife na década de XX**. Recife: Fundarpe, 1997.
- RICOEUR, P. **Tempo e narrativa**. Campinas: Papirus, 1997.
- ROSANVALLON, P. Por uma história conceitual **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v.15, n. 30, p. 9-22, 1995.
- ROUANET, S. P. É a cidade que habita os homens ou são eles que moram nela? **Revista da USP**, n. 15, p. 48-72, 1992.
- SÁ, F. de S. M. E. Ecos do Sertão: Estrada de Ferro de Mossoró. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano**, v. 4. Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, 1912, p.375.
- SAES, F. A. M. de. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Brasília: INL, 1981.
- SEVCENKO, N. O prelúdio republicano: as astúcias da ordem e as ilusões so progresso. In: SEVCENKO, N. **História da vida privada no Brasil**. Vol 3. República: da belle époque à era do rádio. São Paulo: Companhia das letras, 1998.
- SILVA, F. M. da. **O trem das grotas: a ferrovia leste brasileiro e seu impacto social, em Jacobina (1920-1945)**. Dissertação de Mestrado. Universidade do estado da Bahia (UNEB), 2009.
- SILVEIRA, R. M. G. **O Regionalismo Nordestino: existência e consciência da desigualdade regional**. São Paulo: Moderna, 1984.

SOUSA NETO, M. F. de. **Planos para o império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)**. São Paulo: Alameda, 2012.

STUDART FILHO, C. Vias de comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, p. 1-47, 1937.

STUDART FILHO, C. **Páginas de história e pré-história**. Fortaleza: Ed. Instituto do Ceará, 1960.

STUDART, G. Azevedo de montaury e seu Governo no Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.5, n. 1, 1891.

SUDENE. **As secas do Nordeste: uma abordagem histórica de causas e efeitos**. Recife: Sudene, 1981.

TENÓRIO, D. A. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Maceió: EDUFAL, 1979.

THEOPHILO, R. **História da Seca no Ceará (1877-1880)**. 2. ed. Rio de Janeiro: Imprensa Inglesa, 1922. p. 40-41.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VERDE, W. H. L. **Iguatu: Pelos novos caminhos da história (Dando nova vida ao que vi, ouvi, li, falaram, me disseram)**. Fortaleza: Expressão, 2011.

VERDE, W. H. L. **Centenário da União Artística Iguatuense, 1913-2013**. Iguatu – Ceará.

VICTOR, H. **O município e a cidade de Iguatu**. Iguatu: Chysallida, 1925.