

## A FERROVIA E O VALE DO CARIRI: USOS E DISCURSOS SOBRE A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO SUL DO CEARÁ

Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez Reis<sup>1</sup>  
Ana Sara Cortez Irffi<sup>2</sup>

**Resumo:** Desde o final do século XIX, a região do Cariri cearense, no sul do Estado, foi apontada como espaço destacadamente fértil, com natureza pródiga e paisagens facilmente associadas a ideia de um paraíso terrestre. Seu aspecto verdejante propiciado na presença da Chapada do Araripe foi frequentemente exaltado em discursos, jornais locais e falas de intelectuais e políticos ligados ao Ceará, e ao Cariri, mais especificamente. Contudo, longe de estar restrita a esse fato, a ideia de um Cariri com paisagens sempre verdes e terrenos extraordinariamente férteis também foi forjado no âmbito de relações e disputas sociais, como a tentativa de atrair para esse espaço os trilhos da Estrada de Ferro de Baturité. Nesse sentido, os discursos que narraram o Cariri como oásis em meio a uma terra seca tem construção histórica, que perpassaram as paisagens verdes do sopé da Chapada do Araripe, mas também perpassaram as disputas pela ferrovia.

**Palavras-chave:** história; natureza; sertão; ferrovia; Cariri.

### THE RAILROAD AND THE CARIRI VALLEY: SOME USES AND DISCOURSES ON THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY IN THE CARIRI AREA

**Abstract:** Since the late nineteenth century, the Cariri region in the south of the state of Ceará was identified as an outstandingly fertile space with lavish nature and landscapes easily associated with the idea of an earthly paradise. Its green aspect in the presence of the Chapada do Araripe was often exalted in speeches, local newspapers and speeches made by intellectuals and politicians linked to Ceara as well as the Cariri region, more specifically. However, far from being restricted to this fact, the idea of a Cariri with evergreen landscapes and extraordinarily fertile land was also forged in the context of social relations and disputes, such as trying to attract to this space the rails of the Baturité Railway. In this sense, the discourses that presented the Cariri region like an oasis in the midst of a dryland has a historical perspective, which permeated the green landscapes of the foothills of the Araripe, but also permeated disputes over the railway.

**Keywords:** history; nature; arid backwoods; railway; Cariri.

---

\* O artigo é resultado da projeto de pesquisa “*Ceará de papel: cartografias, computadores e pesquisa histórica*”, financiado pela Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP).

<sup>1</sup> Doutora em História Social pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Professora Adjunto da Universidade Regional do Cariri (URCA). Bolsista de Produtividade (BPI) da FUNCAP. E-mail: belparente@gmail.com.

<sup>2</sup> Doutora em História Econômica pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Professora Adjunto da mesma instituição, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em História da UFC. E-mail: anasaracortez@gmail.com.

## Introdução

O Vale do Cariri-novo, situado no centro dos sertões do Norte do Brasil figura a terra da Promissão entre os desertos da Palestina. Dotado de um solo fertilíssimo, natureza prodiga, cortado de regatos perennes, elle se achava como o Paiz de Cannaa habitado por nações barbaras e quase impias<sup>3</sup>.

No século XIX, o Cariri foi recorrentemente destacado como a região do Ceará naturalmente vocacionada para a prática da agricultura, em virtude de estar localizada no sopé da Chapada do Araripe com afloramento de fontes de água, solo fértil e vegetação verde durante o ano inteiro. As palavras de Bernadino Gomes de Araújo, na nota do jornal *A voz da religião* transcrita acima, são exemplos desse discurso e ainda sugerem a caracterização de um oásis, posto que a paisagem verdejante e a natureza pródiga do Cariri cearense se contrapunham às paisagens sertanejas ao seu redor.

Conforme Darlan de Oliveira Reis Junior, o discurso da natureza pródiga no Cariri cearense era disseminado entre senhores da região, como Bernadino Gomes de Araújo, e estava relacionado a um modelo predominante de difusão “das vocações” no Brasil da segunda metade do século XIX. Nesse sentido, o país teria uma vocação agrícola, conformada pelas condições de cada região. No caso do Cariri, Darlan Reis Junior ainda destacou que o discurso de vocação agrícola era produzido na referência “à Chapada do Araripe, que, segundo os contemporâneos, proporcionava aos habitantes a possibilidade de em seu entorno constituir-se o ‘celeiro dos sertões’” (REIS JUNIOR, 2014: 36).

Os periódicos editados na região do Cariri foram os principais veículos de divulgação desse discurso, pelo próprio caráter desses folhetins, mas também porque neles havia espaços para a publicação de cartas e anúncios dos senhores locais. Além do jornal *A Voz da Religião*, que circulou no final da década de 1860, o jornal *O Araripe*, editado entre 1855 e 1864, da mesma forma sugeriu, em diversas edições, a ideia de uma vocação econômica do Cariri para a agricultura. Na carta publicada em 26 de julho de 1856, a recorrência do referido discurso foi apontada:

Pela demonstração dada pelo Araripe n 48 ve-se claramente, que, só os dois termos do Crato e Barbalha são banhados por 6 correntes grandes; 33 menores; e por 25 vertentes, que ao todo fazem 64 boccas d’agoas perennes, que molhão estes dois terrenos agriculas; é pois mui presumível,

---

<sup>3</sup> A VOZ DA RELIGIÃO, 21 de fevereiro de 1869, p. 2. Cópia Digital, Centro de Documentações do Cariri - CEDOCC.

que estas fontes lancem, dia e noite uma quantidade d'agoa consideravel; e que tanta agoa chega para molhar huma grande parte de terrenos destes dois termos; e por conseguinte que haja muita plantação nelles; e dela sahia anualmente incalculável fructo; e por esta rasão he forçoso que haja tambem muita riqueza nos dois referidos termos (si he admissível diser-se) que a agricultura he o ramo da maior riqueza de hum Pais<sup>4</sup>.

De fato, a uberidade da região caririense foi narrada em 'verso e prosa' pelos diversos escritores, jornalistas e intelectuais ligados à região ao longo dos anos, tanto que ainda hoje, século XXI, é possível perceber indícios dessa compreensão nos mais diversos discursos sobre ela.

Contudo, é necessário compreender que a produção da ideia de um Cariri destacadamente fecundo, lugar de natureza pródiga, estava mais relacionada a aspectos sociais, como as disputas entre senhores da região, pelas terras, ou mesmo a própria construção de uma ferrovia nesse espaço, do que a presença da Chapada do Araripe. O Cariri, nesse caso, não era verde pela própria natureza, mas foi apresentado como cada vez mais verde em narrativas e discursos a medida das necessidades mais prementes de cada período. Nesse sentido, esta discussão pretende destacar o caráter histórico da construção desses discursos sobre o Cariri e sua natureza, considerando-as noções construídas ao longo de um período determinado e a partir de interesses específicos.

O período em questão é o último quartel do século XIX, quando a construção da Estrada de Ferro de Baturité já havia sido iniciada e estavam ocorrendo algumas disputas no Ceará em torno da escolha entre o prolongamento da EFB até Crato, ou a suspensão desse prolongamento em benefício da edificação de uma ferrovia de Aracati até Icó. A maior parte dessas discussões consta na documentação oficial produzida pelo Estado no âmbito da presidência da província do Ceará e Sessões da Câmara dos Deputados, ainda no Império.

Para demonstrar a historicidade da ideia de natureza pródiga caririense no contexto da expansão férrea no Ceará, foram destacados quatro eixos de análise indicados a seguir: 1. Breves referências ao conceito de natureza, destacando a historicidade do mesmo; 2. As relações entre natureza e ferrovia no Brasil do final do século XIX, sugerindo um contexto do processo de modernização do país; 3. Análise dos discursos construídos sobre um Cariri

---

<sup>4</sup> Carta publicada em O ARARIPE, 26 de julho de 1856, p. 2-3, Coleção Digital, Centro de Documentações do Cariri - CEDOCC.

verdejante e fértil, que tinha em vista o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para a cidade de Crato; 4. Reflexão sobre as alterações nas justificativas para a ferrovia a partir da incidência de estiagens no Ceará, quando essa Província como um todo passou a ser apresentada como seca.

### 1. Breves referências ao conceito de natureza

De todos os conceitos, o de natureza talvez seja o mais difícil de ser desconstruído. A própria noção de desconstrução, na maioria das vezes, tem como sinônimo a noção de uma desnaturalização, relação que implica considerar a natureza como definição de essência, o que a destituiria de qualquer processo histórico em sua constituição. Não por acaso, quanto se pensa em desnaturalização de uma ideia qualquer, como a de região, por exemplo, se concebe deixar de pensar nela como uma unidade dotada de imutabilidade, ou de uma 'natureza', e passar a entendê-la como elemento que foi construído ao longo de um processo histórico.

Natureza, entretanto, é entendida aqui como relação. Os homens estabelecem diversas relações entre si e com o espaço habitado e essas relações são um campo de possibilidades que considera a existência de influências e contribuições mútuas entre homem e ambiente. Ciente disso, Simon Schama, em *Paisagem e Memória*, destacou que natureza e percepção “são inseparáveis” (SCHAMA, 1996: 17). Nesse caso, a natureza é entendida como uma complexa rede de significados atribuídos a ela ao longo de historicidades diversas. Sem qualquer traço de neutralidade, a natureza é compreendida como uma noção constituída, dentre outros aspectos, pela vida e história humana.

Raymond Williams, em seu livro *Cultura e Materialismo*, também destacou a existência de ideias sobre a natureza para demonstrar a impossibilidade de se pensar nesse conceito como sinônimo de algo imutável e indicar a “quantidade extraordinária de história humana presente nela” (WILLIAMS, 2011: 94). Conforme o autor, os homens sempre produziram compreensões que definiam natureza e orientavam o estabelecimento de relações entre eles e o ambiente: por vezes se conviveu com uma mãe natureza, em outros momentos a natureza era um deus vingativo, etc.

A natureza trata-se, assim, de uma apreensão que varia em tempos e espaços diversos. No Brasil, por exemplo, José Augusto Pádua discerniu cinco diferentes aspectos em que esse conceito foi destacado nos discursos de diversos intelectuais brasileiros: a) louvor intenso da natureza em termos abstratos e retóricos, ignorando sua destruição concreta; b) desvalorização do meio, sendo sua destruição uma necessidade do progresso civilizatório; c) reconhecimento de sua grandeza, porém considerava que a exuberância excessiva impediria o pleno desenvolvimento da sociedade; d) louvor de sua pujança, mas considerando sua destruição um mal inevitável, um preço a pagar pelo progresso; e e) distanciamento da contemplação abstrata, defendendo o uso econômico racional e criticando com dureza a destruição desnecessária e perdulária (PÁDUA, 2009: 343-344).

Dessa forma, o conjunto de paisagens (consideradas naturais) que compunham um ambiente era entendido de diferentes maneiras em tempos e espaços diferentes. Esse ambiente, que por vezes é chamado natureza, foi narrado a partir de perspectivas diferentes pelos grupos sociais também diversos, dependendo dos interesses que cada um tinha. No Brasil do século XIX, por exemplo, foi recorrente alinha de pensamento que entendia a existência de uma natureza pródiga no país, mas que não podia ser conservada porque importava mais ao Brasil a prática da agricultura que traria progresso.

Esse entendimento não apenas apontava para a preocupação com o desenvolvimento agrícola do país, mas também indicava o interesse no desenvolvimento de tecnologias que permitissem a circulação mais célere dessas produções e, de outro lado, o interesse numa maior integração entre províncias longínquas, como o Ceará, e o governo imperial, que se pretendia cada vez mais centralizado. A ferrovia, nesse ínterim foi apontada como o transporte que cumpriria essa tarefa mais satisfatoriamente.

## **2. Natureza e ferrovia no Brasil do final do século XIX**

A associação entre prática da agricultura e promoção de progresso no Brasil era influenciada pelo alinhamento do país aos ritmos do progresso europeu ocidental. As aspirações brasileiras no que diz respeito à produção para exportação, no final do século XIX, estavam intimamente relacionadas à produção agrícola, uma vez que o país entrava no circuito capitalista internacional como uma economia primário-exportadora, com destaque

## A FERROVIA E O VALE DO CARIRI: USOS E DISCURSOS SOBRE A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO SUL DO CEARÁ

para o cultivo de café, mais presente no sul do país, e de outros produtos como algodão, característico das Províncias do norte, como o Ceará. Não por acaso, foram enviados inúmeros ofícios às Províncias brasileiras com manuais de agricultura<sup>5</sup>, questionários sobre vegetação e topografia<sup>6</sup>, bem como foram trazidas diversas sementes de plantas<sup>7</sup> que produzissem elementos vendáveis.

Concomitantemente, o Império, em seu Segundo Reinado, estava envolvido em um processo mundial de modernização, ou ocidentalização com vistas a uma ‘universalização do mundo’, que implicava numa unificação técnica, política e econômica dos Estados-nações. Nesse sentido, à medida que os documentos oficiais do Império brasileiro tratavam de inovações técnicas, como as estradas de ferro, também se pensavam as bases para a abolição da escravidão e em estimular a imigração de estrangeiros – trabalhadores livres – para o Brasil. Na ‘sociedade’ civil, foram abertos clubes republicanos e os discursos pela abolição da escravatura foram intensificados. De maneira que, todos esses aspectos faziam parte de um projeto maior de construção de um Estado-nação dirigido, conforme Manoel Fernandes de Sousa Neto, por aqueles “que controlavam o estado e eram responsáveis, segundo eles próprios, por civilizar as gentes, estabelecer a ordem e realizar o progresso” (SOUSA NETO, 2012: 50).

Dentro desse processo, a construção de ferrovias surgiu como expressão ícone de progresso e solução para a exportação dos produtos agrícolas, sobretudo o café, entendido como mais viável economicamente que outros cultivos. A relação entre estradas de ferro e as zonas agrícolas ganhou respaldo na publicação do livro *Garantia de Juros: estudos para a sua aplicação às empresas de utilidade pública no Brasil*, de André Pinto Rebouças, em oito de janeiro de 1874. Esse engenheiro, ao apresentar um plano de viação para o Brasil Imperial, defendeu a tese de que cada ferrovia construída no Brasil deveria estar ligada a um porto e cada porto a uma ferrovia. Sua argumentação citava e destacava a lei nº 2.450, aprovada em 24 de setembro de 1873 mediante apresentação no senado por João Lins

---

<sup>5</sup> Por exemplo, o Manual do Agricultor de generos alimentícios de Antonio Caetano da Fonseca, do qual foram enviados 80 exemplares para o Ceará anexo a circular de 26 de abril de 1865. APEC – Fundo Ministério dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Rio de Janeiro.

<sup>6</sup> Um deles foi enviado em 20 de julho de 1875, mas houve muitos outros semelhantes. APEC – Fundo Ministério dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Rio de Janeiro.

<sup>7</sup> Ver ofícios nº 5512 de 10 de outubro 1874 e nº 1950 de 06 de abril de 1875, entre outros. APEC – Fundo Ministério dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Rio de Janeiro.

Vieira de Cansanção Sinimbu e Tomás Pompeu de Sousa Brasil<sup>8</sup>. Tal lei, em seu parágrafo 3º, determinava:

O governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros às estradas, que servirem de principal comunicação entre os centros productores e os de exportação, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada Província, enquanto esta estrada não produzir uma renda líquida, que dispense os ditos favores<sup>9</sup>.

Considerando ainda que sua argumentação partia do pressuposto que centros agrícolas eram sinônimos de produção de café, à medida que acreditava: “a riqueza futura deste Império depende da maior extensão dada à cultura do café: não se deve deixar de introduzir se cultivo em todos os pontos, em que elle for possível” (REBOUÇAS, 1874: 156).

A crença de Rebouças provavelmente estava amparada na constatação de que as ferrovias paulistas, que transportavam a produção de café dessa região, eram justamente as que apresentavam maior rentabilidade, durante o período Imperial e no início do republicano. Inclusive, grande parte da historiografia escrita sobre a construção de ferrovias no Brasil destacou a relação entre a produção cafeeira e a expansão dos trilhos na segunda metade do século XIX (SAES, 1981; SOUSA NETO, 2012; BENEVOLO, 1953).

A ferrovia era direcionada para os centros agrícolas muito mais para aproveitar seus produtos (o café, de preferência) numa lógica econômica capitalista, estabelecendo tais relações, travestidas de progresso, nos mais distantes espaços do território. Essa condição incentivava a produção de discursos que apresentavam como destacadamente fértil a região, cujos políticos ou intelectuais locais desejavam atrair os ‘trilhos do progresso’. Havendo êxito na propagação do discurso, essas regiões passavam a figurar como principais localidades do interior.

Nesse processo, os trilhos foram expandidos ao longo do território nacional, desde 1852 (ano da inauguração da primeira via férrea no Brasil, no Rio de Janeiro, construída

---

<sup>8</sup> Político e jornalista cearense, Thomaz Pompeu de Souza Brasil foi um dos fundadores do Liceu do Ceará em 1845, onde era professor de Geografia e História. Entrou para a política partidária no Partido Liberal, tornando-se primeiro suplente nas eleições para a Assembleia Geral, tendo-se efetivado com a morte de Costa Barros, sendo então Deputado Geral (1845-1848). Como jornalista, participou ativamente no jornal Cearense, ligado ao Partido Liberal, e com a morte de Miguel Fernandes Vieira, então líder dos liberais no Ceará, foi indicado para Senador do Império (1864), exercendo este mandato até o final de sua vida (1864-1877). Foi líder do Partido Liberal no Ceará, cargo que permaneceu no estado até a sua morte, em Fortaleza, aos 59 anos. Ver mais em BASTOS, 2013.

<sup>9</sup>Decreto 2.450, de 24 de setembro de 1873. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1873, Página 386 Vol. 1 pt I (Publicação Original).

pelo barão de Mauá), e foram edificados a partir de princípios neocolonialistas, ligando centros agrícolas ao principal porto da Província (MELO, 2007: 42). Com isso, era viabilizado um plano mais efetivo de integração nacional de lugares remotos do país, bem como o escoamento mais rápido de um volume maior da produção agrícola e manufatureira interiorana: assuntos caros ao Império Brasileiro. Compreendendo tal raciocínio, Manoel Fernandes de Sousa Neto, em Planos para o Império, ressaltou que “essa era a mesma lógica que tornava todas as ferrovias ao Norte investimentos predominantemente estatais e de baixíssima lucratividade operacional, com obras que só iriam alcançar seu traçado definitivo após a queda da Monarquia” (SOUSA NETO, 2012: 46). Assim ocorreu com a Estrada de Ferro de Baturité, a obra foi executada em sua maior parte com verbas do erário nacional, destinada ao socorro dos retirantes das grandes secas experimentadas nessa Província, através da criação de frentes de trabalho no interior do território – sendo finalizada em 1926, cerca de 37 anos após o fim do período imperial brasileiro.

Entretanto, o fato de que essa ferrovia tenha sido construída nessas circunstâncias (como política pública de combate aos efeitos das secas) não significa a inexistência de uma tentativa de justificar a necessidade de edificação de uma via férrea em território cearense pelo montante da produção que nela circularia. Pelo contrário, a maior parte das justificativas apontadas na construção da EFB está firmada na apresentação de uma perspectiva bastante otimista para os possíveis lucros no transporte da produção agrícola de regiões como o Cariri (REIS, 2015).

Assim, é preciso considerar que, possivelmente, as autoridades públicas cearenses tivessem consciência de que a produção cafeeira daqui não correspondesse ao que André Rebouças colocava como ideal para justificar a construção de uma ferrovia. No entanto, isso não impediu a reverberação de ideias que indicavam a preocupação em apresentar o Ceará como uma Província nos moldes preconizados pelo referido engenheiro. No texto produzido por Lafayette Rodrigues Pereira, por ocasião de seu Relatório sobre a presidência da Província, é possível perceber que a principal intenção ou preocupação do governante era afirmar o Ceará como Província agrícola:

Esta provincia é essencialmente agricola. As serras frescas que se erguem á espaço como Oasis de verdura no meio de planícies requeimadas, e as margens dos rios e correntes que pela maior parte deixam de correr na estação secca são de uma fertilidade prodigiosa. A agricultura aqui lucha com as mesmas difficuldades que lhe embargam o desenvolvimento em

outras Províncias: peã-lhe a rotina e faltam-lhe meios de transporte, capitaes e braços<sup>10</sup>.

Nesses documentos oficiais é possível constatar o empenho de governantes e engenheiros para provar que o território cearense abrigava bons centros agrícolas. As regiões serranas, como o Cariri, por exemplo, foram apresentadas como os lugares por excelência do cultivo da agricultura no Ceará – argumentação muito utilizada antes da seca de 1877.

### **3. A ‘natureza’ pródiga do Cariri como justificava para a construção de uma ferrovia**

O Cariri foi diversas vezes definido como ‘zona ubérrima’, Oasis em meio a uma terra seca nos relatórios de engenheiros e presidentes de Província. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, Engenheiro Chefe da Direcção de Obras Publicas, em 1868, já mencionou a possibilidade de uma estrada de ferro que ligasse “a capital ao ubérrimo município do Crato”<sup>11</sup>. Esse discurso foi reverberado durante os mais de 50 anos de construção da EFB. Em 1920, no relatório enviado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, foi citado o ofício de Enrique F. Couto Fernandes, no qual afirmou: a “fertilidade da zona do Cariry, cujo centro principal é a cidade do Crato, ponto terminal da alludida estrada. O Cariry está fadado, pela natureza feroz do seu solo, a ser o futuro celleiro do Ceará, desde que se verifique a sua ligação com a capital do Estado, por meio da via-ferrea”<sup>12</sup>.

Nas falas de Thomaz Pompeu de Sousa Brasil nas sessões da Assembleia Legislativa ficou nítida a representação do Cariri como região com forte potencial produtivo. Em discurso de 26 de agosto de 1873, quando defendia maiores recursos para o Ceará, o Senador Pompeu, destacou:

---

<sup>10</sup> Relatório de Presidente de Província. 10 de junho de 1865, p. 24. Fortaleza, Typ. Brasileira de J. Evangelista, Paiva & C.a, 1865.

<sup>11</sup> Relatório apresentado ao Presidente da Provincia pelo Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, Engenheiro Chefe da Direcção de Obras Publicas, 1868, p. 03. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1868.

<sup>12</sup> Fortaleza, 09 de abril de 1921. Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1920, p. 133. No relatório de 1922, essa ideia foi novamente apontada. Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922, p. 92. APEC – Fundo Ministério dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Rio de Janeiro.

## A FERROVIA E O VALE DO CARIRI: USOS E DISCURSOS SOBRE A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO SUL DO CEARÁ

O vale do Cariri, na minha Província, é considerado como o centro de produção mais rico das Províncias do Norte. Não me refiro às do Sul, porque não as conheço do mesmo modo. É um espaço imenso circundado de serras, de onde correm arroios perenes que fertilizam aquele solo, rico em todo gênero de produção, principalmente de cana e algodão. Mas, como fica distante do litoral 80 léguas, é como um oásis encravado no deserto; não é possível virem dali os gêneros para o litoral, senão quando estes sobem a um preço muito elevado, como no tempo em que o algodão subiu a 20\$ por arroba. Desde que o algodão e o açúcar descem a seus preços normais, a exportação desses produtos do vale do Cariri torna-se impossível. Entretanto, aquele vale contém uma população ativa de mais de 200 mil habitantes, que poderia muito exportar; mas toda a produção atual é consumida ali e pelos arredores e sertões vizinhos; porque concebe o senado que ela deve limitar-se ao consumo interno e circunvizinho, desde que não há exportação em consequência de longitude. A vista disso, não tenho razão de perguntar: por que o governo não se lembra também de abrir comunicação entre o litoral do Ceará e o vale do Cariry? Pois os habitantes do Ceará, notadamente os daquele importante vale encravado no centro, mas tão rico pela natureza, tão populoso, não são dignos das boas graças do governo?<sup>13</sup>

Discursos como estes foram comuns no âmbito de disputas interprovinciais pelas verbas do governo Imperial para implementação de ferrovias e outros melhoramentos. Nesse contexto, se torna fácil compreender a exaltação presente nas palavras de Thomas Pompeu. Anos antes, esse Senador havia exaltado especificamente a cidade de Crato pelos seus aspectos naturais:

O Crato é um rico oásis colocado quasi no centro das provincias do Ceará, Piauhy, Pernambuco, Rio-Grande e Parahyba, que por sua extensão, fertilidade e abundancia torna-se o celeiro e refugio da população sertaneja das províncias circumvizinhas, e seria ou será um dia um emporio de commercio, quando tiver exportação para sua produção. Tem uma população immensa, uma produção riquissima, mas é distante 80 ou 100 leguas da costa, os seus generos não podem ter sahida (...)<sup>14</sup>.

A tônica dos discursos do senador Thomaz Pompeu, e boa parte dos políticos e senhores cearenses, foi a defesa o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o sul do Ceará, pelo menos até a seca de 1877: exaltar/inventar a grande produção agrícola na região do Cariri. Mas, como de costume, apontando a ausência de estradas como o maior obstáculo para o desenvolvimento econômico do Ceará através de sua produção, de maioria agrícola.

<sup>13</sup> Anais do senado, sessão de 26 de agosto de 1873, livro 5.

<sup>14</sup> Discurso Senador Pompeu - Anais do senado. Livro 2, sessão de 21 de junho de 1866.

Na década de 1880, o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o sul cearense ainda era ponto de disputa. O ano de 1882 foi marcado por intensos debates na Câmara dos Deputados entre o grupo que defendia o referido prolongamento e o conjunto de deputados que advogava a sua suspensão, em favor da edificação de uma estrada de ferro entre Aracati e Icó. Nessa discussão, a cidade de Crato e o Cariri foram citados diversas vezes, sendo destacada a fertilidade desse vale cearense, numa narrativa já tocada pelos efeitos da seca:

Toda a província é seca, quando os invernos são regulares o terreno é fertilíssimo e tudo produz muito bem, mas quando não chove todo o terreno é estéril, à exceção da serra de Baturité e do valle do Crato, verdadeiros oásis colocados pela providencia no centro daquele sólo abrasado e árido<sup>15</sup>.

De qualquer modo, os argumentos que exaltavam/exageravam as dimensões e potencialidades da lavoura cearense foram insinuados em muitas ocasiões posteriores, inclusive nos relatórios dos engenheiros envolvidos com a obra. Em todas elas foi relacionada à legitimação do Ceará como espaço merecedor da implementação de uma linha férrea. Em 1892, quando o engenheiro Ernesto Antônio Lassance Cunha escreveu sua *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité para a Exposição Internacional de Artes, Indústrias Manufatureiras e Produtos do solo, das Minas e do Mar*, ocorrida em Chicago, foram deliberadamente apresentados os gêneros produzidos e exportados por cada uma das cidades atravessadas pela EFB. Nesse trecho do documento, como era de se esperar, a região do Cariri (onde os trilhos ainda não tinham chegado) foi apontada como grande centro produtor e condição suficiente para justificar o prolongamento da ferrovia.

A partir da estação de Baturité, entra a estrada em terrenos denominados – Sertão do Ceará – apropriados à industria pastoril, à lavoura de algodão e fumo, principalmente; ao plantio de cereaes, até chegar ao Crato no sopé da serra do Araripe, onde a cultura da canna de assucar tem, pela fertilidade do solo, o maior desenvolvimento possível, embora se ressinta das mesmas faltas, que embaraçaram a lavoura da serra de Baturité<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Anais do senado. Discurso de Antonio Pinto em sessão da Assembléia Legislativa, em 16 de junho de 1882, p. 537.

<sup>16</sup> Ver Cunha (1892).

## A FERROVIA E O VALE DO CARIRI: USOS E DISCURSOS SOBRE A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO SUL DO CEARÁ

Contraditoriamente, essas palavras também implicavam a ideia de que uma estrada de ferro não era condição suficiente para desenvolver economicamente o Ceará. Na alusão a uma *falta de estabelecimento de crédito que proporcionasse, a baixos custos, os recursos de que carecia a lavoura* era sugerida a precária estrutura que as relações pretensamente capitalistas constituíam naqueles primeiros anos de trânsito férreo no território cearense.<sup>17</sup> Demonstravam também que o estabelecimento dessas relações era muito mais um desejo de uma classe determinada, cujos interesses, naquele momento, se confundiam com os do governo da Província. Este era, no entanto, e segundo Lassance Cunha, um *defeito* que seria corrigido a partir de uma calculada intervenção. Significando, de todo modo, a subsistência do discurso que afirmava a grande potencialidade da produção agrícola cearense que, como de costume, apenas não se desenvolvia por obstáculos externos.

Impossível ignorar a que ênfase em encontrar justificativas para o desenvolvimento aquém do esperado da lavoura caririense implica em questionar a própria existência (em termos de uma quantidade significativa) dessa produção. Somado a esta desconfiança, há o fato de que intelectuais, como João Brígido dos Santos, mais tarde advogado da diretoria da Companhia Cearense da Via-férrea de Baturité, insinuaram a exiguidade que era o produto da lavoura cearense, no início da segunda metade do século XIX. No folheto de 21 de abril de 1860 do jornal *O Araripe*, esse jornalista (tão liberal quanto Thomaz Pompeu<sup>18</sup>)

---

<sup>17</sup> A alusão à falta de crédito pelo engenheiro Lassance Cunha deixa entrever as aspirações por um modelo capitalista de administração da lavoura. Essas ideias eram comungadas por outros intelectuais cearenses, como o deputado Thomaz Pompeu. Em seus apontamentos intitulados Agricultura e Indústria, de 22 de junho de 1886, esse político indicou o que faltava para que a lavoura cearense se tornasse uma indústria agrícola: em sua opinião, faltava, sobretudo, o investimento capitalista, o crédito, empréstimos. Fatos que insinuam sua influência por princípios capitalistas. Segundo ele: “o dinheiro, como qualquer mercadoria, se oferece onde a procura se faz sentir”. De maneira que, “quando o capitalista encontra collocação segura e rendosa para suas economias, não vai as dissipar ou empregar algures por satisfazer a intuições do puro patriotismo”. E no Ceará, ainda conforme o Senador, “ao capitalista falta a certeza do reembolso das quantias emprestadas á lavoura”. Em várias outras partes do texto, os princípios capitalistas também foram indicados, como na ênfase da revolução que o arado poderia fazer na agricultura. Sobretudo porque Thomaz Pompeu discorreu sobre o arado num contexto em que, “por toda parte a industria se apparelha com todas as armas fornecidas pela sciencia para não succumbir na lucta pela concurrencia”. Nesse sentido, é possível constatar a influência do capitalismo nos projetos e pensamentos de intelectuais e governantes e engenheiros que se envolveram na construção da EFB e preconizaram um tipo de modernização para o Ceará no final do século XIX e início do XX. Os apontamentos mencionados constituem o Anexo nº 4 da Fala do Presidente de Província de 1886. Fortaleza, Typ. Economica, 1886.

<sup>18</sup> Fato sugestivo de que a disputa em torno da construção da estrada de ferro no Ceará não dividia em dois lados liberais e conservadores, simplesmente. Mas separava os grupos que defendiam regiões específicas: de um lado a EFB passando pelo centro do território beneficiando o comércio de Baturité e Cariri e o porto de Fortaleza; e, de outro, os que defendiam a construção de uma ferrovia entre Aracati e Icó, que deveria auxiliar

alertou para o fato de que a produção agrícola era incipiente em todo o Ceará, o que deveria desencorajar a constituição de uma via férrea. Conforme escreveu,

Ao melhoramento da agricultura deve suceder o das vias de comunicação. Abrir estradas e deixar a agricultura abandonada – é um erro. Não é por falta de estradas que o povo morre de fome em alguns pontos da Bahia e nos sertões de Pernambuco: não é por falta de estradas que a agricultura definha no litoral do Império, nas vizinhanças da Corte! Não: é pela imprevidência, é pelo atraso, em que nos achamos. Hoje as nossas colheitas chegam apenas para um anno e si o inverno não vem no tempo próprio, si apparece uma epidemia, ou outra qualquer causa que paralise temporariamente o trabalho, eis a fome, eis a miséria, eis a ruína. Como dis o ilustre Dr. Capanema, as nossas estradas de ferro, no estado em que nos achamos, em vez de melhorar, arruinão cada vez mais a lavoura do paiz. (...) E porque isso acontece? Porque as estradas de ferro tão úteis em outros países, serão entre nós elementos de ruina? A razão está no atraso da agricultura, e, em quanto ella não for melhorada, as estradas servirão muito pouco<sup>19</sup>.

É certo que a visão de João Brígido em relação à Estrada de Ferro de Baturité foi recorrentemente pessimista, apesar de sua participação na administração da obra. Em 1915, quando trabalhou como redator do jornal *O Unitário* em Fortaleza, o intelectual afirmou que “a Baturité até hoje constitui apenas uma rede de insignificantes estabelecimentos de permutas, enquanto a cultura dos campos vai sendo abandonada mais e mais”.<sup>20</sup> No entanto, mesmo pessimista, a insinuação de uma produção agrícola com cifras bem inferiores ao que era anunciado nos discursos de políticos como Thomaz Pompeu de Souza Brasil (filho), não pode ser desconsiderada. Sobretudo porque a denúncia de João Brígido permite ainda entender a EFB como instrumento utilizado pelas classes senhoriais, investidas de poder público, para incentivar (e não apenas circular) a produção agrícola da Província.

Nada obstante, os registros da produção agrícola cearense não indicam um volume significativo dessa produção, sobretudo no que diz respeito ao café. Entre os anos 1850 e 1870, período que antecedeu a construção da EFB, a produtividade de café no Ceará não chegou a ser expressiva. Na tabela abaixo é possível perceber o registro da quantidade de quilos exportados:

---

os produtores situados nas proximidades da Estrada Geral do Jaguaribe e o porto de Aracati. Ver mais sobre esse tema em: REIS, Ana Isabel RPC. OpCit, 2015.

<sup>19</sup> O Araripe, 21 de abril de 1860, p. 03. Cópia Digital, Centro de Documentações do Cariri - CEDOCC.

<sup>20</sup> O Unitário (apud ARARIPE, 1973: 271).

A FERROVIA E O VALE DO CARIRI: USOS E DISCURSOS SOBRE A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO SUL DO CEARÁ

**Tabela 1: Produção de café no Ceará entre 1850 e 1870**

<b>Anos</b>	<b>Produção de café (Kg)</b>
<b>1850</b>	207.909
<b>1851</b>	218.938
<b>1852</b>	442.192
<b>1853</b>	366.621
<b>1854</b>	101.083
<b>1855</b>	128.810
<b>1856</b>	83.930
<b>1857</b>	510.924
<b>1858</b>	575.926
<b>1859</b>	828.730
<b>1860</b>	1.293.300
<b>1861</b>	2.810.940
<b>1862</b>	2.157.546
<b>1863</b>	1.605.651
<b>1864</b>	454.280
<b>1865</b>	1.092.344
<b>1866</b>	778.604
<b>1867</b>	1.812.687
<b>1868</b>	50.800
<b>1869</b>	877.523
<b>1870</b>	560.283

Tabela produzida pela autoria a partir de tabela apresentada por Assis (2011)

Com base nesses números, a produção de café no Ceará era considerada insuficiente para justificar a implementação de um transporte férreo. Ela apresenta uma produção cafeeira apenas pouco significativa entre os anos de 1860 e 1867, tendo alguns intervalos nesse entremeio, ficando em alguns anos numa lavoura tão resumida, como em 1856 com 83.930 e 1868 com 50.800, que não justificaria o transporte pela linha férrea. Ademais, se for comparada à produção cafeeira paulista com o cultivo desse produto no Ceará, o último seria considerado irrisório. Na tabela abaixo essa diferença é expressa:

**Tabela 2: Principais culturas agrícolas no Brasil em 1875**

<b>Província</b>	<b>Produtos</b>	<b>Quantidade Kg</b>
<b>São Paulo</b>	Café	40.672.339
	Algodão	17.000.338
<b>Pernambuco</b>	Algodão	12.299.184
	Açúcar	80.683.280
	Destilados	1.834.991
<b>Bahia</b>	Algodão	1.574.410
	Açúcar	29.314.778
	Tabaco	11.736.947
<b>Ceará</b>	Algodão	4.878.044
	Açúcar	2.082.601
	Café	967.158
<b>Alagoas</b>	Algodão	5.943.778
	Açúcar	14.920.181

Tabela produzida pela autoria a partir dos dados de Marchesine (1877: 74)

Conforme a tabela, a produção de café no Ceará, em 1875, era, pelo menos, quarenta vezes menor que a cifra da produção paulista. Mesmo o algodão, produto mais transportado nos vagões da Rede de Viação Cearense no início do século XX<sup>21</sup>, foi produzido quatro vezes menos no Ceará, que em São Paulo. Esses números não significam, no entanto, que a produção de café estava desaparecendo no Ceará, no final do século XIX. Em 1895, conforme dados apresentados em Mensagem do Governo de Estado, ainda existiam cerca de 3.654 fazendas de café<sup>22</sup>. Cifra que, por mais que fosse superestimada, indica minimamente a persistência nessa atividade. A produção da lavoura cearense, sobretudo em relação ao café, podia ser considerada tímida para justificar a construção de uma ferrovia, pois, conquanto se pudesse argumentar que se trata de exagero a comparação da produção agrícola do Ceará em relação à São Paulo, seria forçoso perceber que a lavoura cearense era sensivelmente menor que a de Pernambuco e Alagoas (algodão e açúcar) e também a da Bahia (açúcar).

<sup>21</sup> No Ceará, ao que indicam as fontes consultadas, o avanço no transporte de cargas serviu principalmente a exportação do algodão produzido no interior do território. Nas tabelas produzidas pela administração da Estrada de Ferro de Baturité, essa fibra é o gênero que ocupava a maior parte dos vagões dos trens. Antes de passar a uma análise mais acurada desses números, é necessário destacar que a produção de algodão não foi incentivada no momento da expansão férrea no território cearense. Na realidade, o plantio do algodão era desenvolvido no Ceará desde meados do século XVIII, sobretudo incentivado pela pausa na exportação estadunidense durante a guerra de independência entre os anos 1775 e 1783. Muito embora, esta atividade tenha sido prejudicada pela incidência de secas, como a ocorrida em 1702, o referido cultivo continuou se expandindo no território cearense.

<sup>22</sup> Na mesma mensagem, foram registrados 129.478 roçados (não especificados) e 7.231 sítios de cana. Mensagem do Governo de Estado, 1895, p. 284. Fortaleza, Typ. D'A Republica, 1895.

## A FERROVIA E O VALE DO CARIRI: USOS E DISCURSOS SOBRE A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO SUL DO CEARÁ

Para o Cariri, na década de 1860<sup>23</sup>, os registros encontrados indicam uma produção mais volumosa em cana de açúcar e seus derivados: cerca de 350 mil arrobas de rapaduras eram produzidas por ano, delas, conforme Thomaz Pompeu de Souza Brasil registrou em seu *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*, pelo menos 10.000 eram destinadas ao mercado externo (BRASIL, 1863: 360). Além dessa produção, no Cariri havia uma lavoura de subsistência, tendo a farinha de mandioca como principal produto dessa atividade. Nas palavras do Senador Pompeu, “depois da farinha, o feijão o milho e o arroz constituem o alimento geral do povo e forragem dos animais domésticos” (BRASIL, 1863: 370).

No que diz respeito à produção cafeeira no Cariri, é possível que o volume de exportação fosse mínimo, perfazendo cerca de 10% do total produzido (CORTEZ, 2008; CORTEZ et al, 2011.). Conforme Maria Auxiliadora Lemenhe, em seu livro *As razões de uma cidade*, as cidades de Crato e Barbalha, no ano de 1862, produziram juntas cerca de 800 arrobas de café em 21 estabelecimentos, enquanto Jardim produziu 200 arrobas em 13 fazendas diferentes, correspondendo um total de 1000 arrobas para a produção cafeeira caririense, em 1862. Volume considerado insignificante na análise de Lemenhe, uma vez que não gerava “excedentes destinado ao mercado externo”, e se mostrava bastante inferior a produções como a registrada nas serras de Baturité e Maranguape, no mesmo ano: respectivamente, 125.000 arrobas cultivadas em cerca de 240 estabelecimentos e 102.000 arrobas produzidas nas 140 fazendas ali localizadas (LEMENHE, 1991: 113).

Em documentação oficial, é possível perceber que a produção de café no Ceará era associada às serras de Baturité e Maranguape, não ao Cariri. No relatório de 1868, entregue pelo Engenheiro Chefe das Obras Públicas, José Pompeu Albuquerque Cavalcante (citando palavras de Thomaz Pompeu de Souza Brasil), foram citadas apenas as serras de Baturité e Maranguape, na afirmação de uma lavoura cafeeira em quantidade significativa. Segundo o engenheiro, que na ocasião comentava as estradas do Ceará,

Do acabamento dessa estrada, disse elle, depende em grande parte a prosperidade da Província porque Ella apanha não só o município da Fortaleza como os ricos municípios de Maranguape e Baturité onde estão

---

<sup>23</sup> Recentes trabalhos historiográficos tomaram as atividades econômicas do Cariri cearense como tema de análise e demonstraram certo crescimento dessa produção ao longo do século XIX. Ver Cortez (2008); Cortez et al (2011).

as zonas mais abundantes que é possível imaginar, e mais bem plantadas de café<sup>24</sup>.

Mesmo na historiografia tradicional local, a produção cafeeira foi localizada nessas serras, como atividade timidamente desenvolvida na segunda metade do século XIX. Raimundo Girão, em *História Econômica do Ceará*, inferiu que, após muitas tentativas de introduzir essa produção na lavoura cearense, o café entrou, em 1846, “para as listas de exportação, cingindo-se o seu consumo até então ao território da Província”. Sendo registrado que da “safra de 46-47 escoaram-se pelo porto de Fortaleza 9.795 ks., no valor de 2:404\$800. Logo em 1848-49 eram remetidos 113.625 ks., valendo 17:317\$000”. As serras de Maranguape e de Baturité teriam sido os principais espaços de expansão dessa cultura, que além de algumas arrobas de café teria gerado uma “pequena nobreza dos cafezais baturiteenses, de famílias ricas com hábitos e costumes mais apurados e projecção social mais saliente”, mas que não se constituiu numa “aristocracia do café como a do Rio de Janeiro e de São Paulo”<sup>25</sup>.

A historiografia mais recente sobre o Cariri também indica a existência de uma lavoura mais tímida na região, da segunda metade do século XIX, que a propalada pela historiografia mais tradicional e, sobretudo, no que diz respeito à lavoura cafeeira. Darlan Reis Jr, com base em análise de inventários pós-morte, destacou que sobre a produção de gêneros alimentícios, geralmente existentes nas propriedades, não chegava a aparecer no arrolamento “pela sua efemeridade, como no caso do milho ou do feijão, por serem destinados à subsistência das famílias” – se apareciam, era porque estariam destinados à venda desde o cultivo. Aspecto que ele indicou chamar atenção para a existência de uma *lavoura invisível*, de pequenos produtores rurais que, muitas vezes nem tinham condição financeira para pagar a abertura de um inventário. Essa *lavoura invisível* constituía, nesse

---

<sup>24</sup> Relatório do Engenheiro Chefe das Obras Públicas do Ceará Dr. José Pompeu Albuquerque Cavalcante, anexo ao relatório apresentado pelo 1º Vice-presidente da Província Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, em 31 de julho de 1868. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1868.

<sup>25</sup> Raimundo Girão ainda indicou grupos familiares que teriam lucrado com a lavoura cafeeira. Fossem eles “os Linhares, os Caracas, os Holandas, os Ferreira Lima, os Queirós, os Sampaio, os Dutras, dos quais não saíram homens ilustres, são os representantes mais em alto daquela fidalguia serrana. Os Dutras descendem do pernambucano Manuel Dutra de Sousa, proprietário do sítio ‘Álvaro’, que passou ao filho Coronel Alfredo Dutra, estudioso das especialidades agrícolas e introdutor, por intermédio da Casa Boris Frères, de Fortaleza, de novas espécies de café, inclusive da Libéria, e bem assim da utilização do bucare (*Erythrina glauca* Willd), como árvore apropriada ao ensombramento dos cafezais” (GIRÃO, 1947: 370-372).

sentido, um cultivo voltado para o consumo familiar e não o mercado externo (REIS JUNIOR, 2014: 119-120).

Dessa forma, importa perceber que os discursos sobre a região foram historicamente construídos, forjados a partir de interesses diversos e não se tratavam de uma simples descrição do ambiente. Nesses discursos, o Cariri, e todo o Ceará, era entendido conforme a conveniência exigia, ou como o discurso foi flexibilizado, utilizado como um recurso a ser moldado pelos interesses do momento. Quando a seca passou a compor a pauta das discussões prementes do poder público brasileiro no último quarto do século XIX, o discurso para justificar a expansão da via férrea de Baturité até o Cariri foi drasticamente modificado. A partir de 1877, o discurso do Cariri verdejante dividiu espaço com outra narrativa: a de uma região e um povo assolados pela seca que necessitavam do auxílio público – e, nesse caso, o auxílio era o trem.

#### **4. A seca no Cariri como justificava para a construção de uma ferrovia**

A Estrada de Ferro de Baturité foi a única ferrovia, que se teve notícia, cuja construção foi proposta com fins filantrópicos: sob justificativa de auxílio e socorros públicos aos flagelados das secas que atingiam as Províncias do Norte, no final do século XIX, nos discursos dos dirigentes da obra<sup>26</sup>. A EFB foi anunciada como o socorro público de maior envergadura do Império Brasileiro, e mais tarde da República, aos homens e mulheres afetados pela seca, sobretudo a partir de sua encampação pelo Governo Provincial, em primeiro de junho de 1878, nos termos do decreto nº 6.919, no qual era autorizado o “resgate da Estrada de Ferro de Baturité, na Província do Ceará (...) ficando por esta forma transferida ao estado a mencionada estrada”. Muito embora este resgate já houvesse sido indicado no decreto anterior, de nº 6.918, com a ordem de pagamento das despesas de seu prolongamento<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> Sobre o trem da Seca no Ceará, ver estudo de Tyrone Cândido (2005), que demonstrou as intenções por trás do discurso de socorro público na construção da Estrada de Ferro de Baturité.

<sup>27</sup> Essa construção, paralisada desde 1876, com ponto final na cidade de Pacatuba, foi projetada até Canoa, atual Aracoiaba que, nesse momento, compunha o território de Baturité. A partir da encampação da ferrovia e transferência de sua administração da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité para a comissão instituída pelo MACOP, foi lavrado o contrato de 03 de junho de 1878 com as instruções para os trabalhos de tal prolongamento.

Conforme Durval Muniz Albuquerque Junior, a apropriação da seca como argumento para a solicitação de auxílio público para o Ceará junto à nação foi largamente utilizada. Nas palavras desse autor:

Se, no final do século XIX, as elites do Norte reivindicam estradas-de-ferro, estas são apresentadas como solução para as secas; se querem estradas de rodagem, estas se tornam solução para a seca; se hoje as elites do Nordeste querem a instalação de Zonas de Exportação, elas são também apresentadas como solução para a seca (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2008, p. 243).

A seca nas chamadas Províncias do Norte, região do atual Nordeste brasileiro, foi utilizada nos discursos das classes proprietárias cearenses como instrumento para obtenção de benefícios próprios e coletivos, dependendo da conveniência. Narrativas estas, cujas intenções eram travestidas pela justificativa do auxílio ao pobre e necessitado retirante da seca. Importa, no entanto, destacar como o discurso sobre o trem no Ceará foi alterado pelos políticos e intelectuais do final do século XIX, que advogavam a expansão da EFB para a cidade de Crato.

O senador Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, quando lhe foi conveniente nas suas falas em sessão da Assembleia Legislativa, mencionou uma ideia contrária a de um Ceará repleto de riquezas consideradas naturais. Exemplo dessa ‘flexibilidade’ de discurso pode ser visto nos debates de 1871. Na ocasião Thomaz Pompeu reclamava da exclusão dessa Província como beneficiária da verba para viação, em que “o presidente do conselho alegou que o Ceará não podia queixar-se da preterição do benefício [...] e não precisava porque o terreno da Província do Ceará, não tendo tantos acidentes como os das Províncias do Sul, isto é, não sendo cortado de rios nem de montanhas, se prestava mais facilmente à viação do que outro qualquer das Províncias do Sul”. O referido político, contraditoriamente<sup>28</sup>, alegou que o fato do Ceará ser relativamente plano

Constitui a desvantagem daquela Província com relação às do Sul, porque isto indica que no Ceará não há rios navegáveis, não há montanhas cobertas de florestas, que abundam nas Províncias do Sul, e que fazem a sua riqueza. E nem esta circunstância de ser o terreno do Ceará mais ou menos horizontal destroi as distâncias, ou previne outras dificuldades que tornam custosa a viação naquela Província<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Contraditoriamente, pois no mesmo discurso o Senador Pompeu havia exaltado a fertilidade do Cariri.

<sup>29</sup> Anais do Senado, sessão de 12 de junho de 1871, livro 2.

## A FERROVIA E O VALE DO CARIRI: USOS E DISCURSOS SOBRE A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO SUL DO CEARÁ

Também se deve considerar que os discursos sobre as ‘riquezas naturais’ do território cearense do deputado Thomaz Pompeu de Sousa Brasil<sup>30</sup> (filho), feitos após o ano de 1877, alteravam o discurso de seu falecido pai. Destacando, nesse caso, a relação com o socorro aos ‘flagelados da seca’. Nesse sentido, Thomaz Pompeu (filho) defendeu o seguinte:

as estradas de ferro de minha provincia ao serem decretadas, não entrou na cogitação do legislador de então retirar dellas vantagens monetárias ou somente melhorar o estado agrícola de nosso território, mas, principalmente, para de alguma forma diminuir os efeitos das callamidades a que está sujeita<sup>31</sup>.

Após alguns apartes, o deputado Thomaz Pompeu ainda acrescentou que

depois de annos decorridos em indagações acuradas, não só nesta parte flagellada pela secca no Brazil, como em outras que soffrem das mesmas vicissitudes, chegou-se a conclusão de que a primeira e grande necessidade dessas regiões seria facilitar-lhes as vias de comunicação<sup>32</sup>.

Os discursos sobre o trem no Ceará eram, portanto, alternados entre a ideia de solução dos problemas causados pelas estiagens e a noção do transporte férreo como símbolo máximo e instrumento de progresso para os locais aonde chegasse. O que pode ser percebido tanto nos Relatórios da Administração Provincial, como nos periódicos editados no Ceará, à medida que nos folhetins eram veiculadas diferentes opiniões em torno das atividades do governo da Província. Em edição do jornal *A Liça*<sup>33</sup>, na cidade de Crato, em 1903, é possível perceber a latência dos dois discursos no anúncio do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité à referida cidade. Conforme:

Um telegrama dirigido de Fortaleza para a Cidade do Crato trouxe-nos a feliz nova de haver o governo federal resolvido prolongar a via-ferrea de Baturité como medida attenuante das agruras da secca, tendo já, para este fim, aberto os necessários créditos. Só por effeito de huma inspiração

---

<sup>30</sup> Este Thomaz Pompeu é filho e homônimo do Senador Pompeu que viveu entre os anos 1818-1877. Ele, o filho, nasceu em Fortaleza a 30 de junho de 1852. Em 1872 assumiu a redação do “Cearense” ao lado do pai, de José Pompeu e João Brígido e, entre 1878 a 1886, foi eleito e reeleito deputado à Assembleia Geral Legislativa, participando da negociação do prolongamento da EFB para o Cariri.

<sup>31</sup> Anais do Senado, sessão de 16 de junho de 1882, p. 533.

<sup>32</sup> Anais do Senado, sessão de 16 de junho de 1882, p. 533.

<sup>33</sup> Tal periódico teve sua primeira edição em 08 de julho de 1903 e apresentava-se como um Órgão literário e noticioso. Era produzido por um grupo de intelectuais cratenses que se auto-intitulava Clube Romeiros do Porvir, entre eles José Alves de Figueiredo, como redator. Apenas dois números deste jornal foram arquivados, cujos exemplares se encontram no Setor de Microfilmagens da Biblioteca Pública Menezes Pimentel.

divina poderia o senhor Rodrigues Alves ter esta generosa lembrança. Em outras circunstâncias estando o Ceará a gozar os seus proventos, abundante e prospero, seria isto apenas uma promessa de um passo mais agigantado no caminho do progresso. Mais hoje, na quadra difficil e abrolhosa que vamos atravessando, como Christo com os pés em sangue a caminho do Golgotha, é um auxílio que nos envia, complacente e bom, o patriótico Presidente da Republica, não obstante a elle termos direito. Não é o pensamento de que, decorridos poucos anos, o sibillo da locomotiva venha nos despertar desta apathia e insipidez em que vivemos, peculiares aos logaresatrizados, trazendo nos a civilização com suas mil e variadas sugestões, que nos faz mover a penna em estos de entusiasmo. Não. É um sentimento inteiramente humanitário. É a lembrança de nossos irmãos e nós mesmos não precisarmos sahir estugados em busca de exílio onde mil vicissitudes amargas, oporobrios e até a escravidão nos esperam, a nós que nascemos livres em um torrão onde tudo é livre como o vento (permitam-nos paraphrase-ar o poeta), e encontramos nas asas da terra natal o socorro de que precisamos. (...) <sup>34</sup>.

Essa nota, intitulada ‘A via férrea’, foi publicada na primeira página do jornal *A Liça*. Independente da posição política de seus redatores, e do autor do telegrama, é possível perceber nela as duas matrizes referenciais para o trem no Ceará. Dependendo do período e do clima experimentado, sobressaía um dos discursos para a apresentação da Estrada de Ferro de Baturité e do trem. Como na passagem do século XIX para o XX, a região do Cariri experimentou a ausência de chuvas, o autor da notícia logo traduziu ferrovia e transporte férreo como auxílio no ‘combate a seca’<sup>35</sup>, mesmo não perdendo de vista a ideia de progresso que seria possível se não fosse *a quadra difficil e abrolhosa* que experimentavam.

No entanto, quando a estação de Crato foi inaugurada, no ano de 1926, em período de bom inverno, estrada de ferro e trem eram saudados como o próprio progresso<sup>36</sup> que

<sup>34</sup> A *Liça*, 22 de julho de 1903, p. 01. Cópia Microfilmada, BIBLIOTECA PÚBLICA MENEZES PIMENTEL.

<sup>35</sup> Esse ‘combate a seca’, bastante mencionado nos discursos estudados, consistia em garantir a permanência dos retirantes no interior da Província com a construção da Estrada de Ferro de Baturité. Tal como outras obras de construção de caráter público, todas realizadas aproveitando os imigrantes que chegavam a Capital, território de concentração da administração. Nesse sentido, e conforme Tyrone Cândido (2005), a relação estabelecida entre a estiagem e a construção da ferrovia, antes de ter o caráter de auxílio ao homem pobre do sertão, era regida pelo aproveitamento da seca como justificativa para angariar fundos a uma empresa que manteria os retirantes trabalhando, longe da capital, e que, em longo prazo, garantiria rendas ao comércio e negócios cearenses.

<sup>36</sup> A vinculação entre transporte férreo e progresso é bastante difundida na civilização ocidental, sobretudo a partir da Revolução Industrial na Inglaterra que modificou os rumos de sua economia, com a ferrovia e seu enorme apetite por ferro e carvão mineral, o que alavancou a exploração das minas inglesas. Nesse ínterim, não seria difícil que a estrada de ferro fosse, de imediato, traduzida como progresso. A estrada de ferro estava inscrita no espetáculo que era o trabalho com ferro e vidro, cujo uso encantava muitos espectadores das

chegava à cidade (CORTEZ, 2008). No dia seguinte a inauguração a cidade de Crato foi novamente anunciado, nas páginas do jornal *Diário do Ceará* como grande e progressista produtor agrícola:

O dia de hontem marcou a realização da obra econômica por que mais aspirava o Ceará: o termino do ramal do Crato, com a inauguração da estação ferroviária da capital do Cariry e o trafegar dos trens doravante unindo Fortaleza á bella e progressista cidade do sul. (...) O Cariry precisava muito dessa estrada de ferro para firmar o seu progresso, a que sempre foi óbice insuperável a dificuldade de transporte<sup>37</sup>.

Dessa forma, o que se percebe é a persistência dos diferentes discursos justificativos para a construção da Estrada de Ferro de Baturité e que o discurso era regido pela conveniência de cada momento, orquestrado dentro de um jogo de poderes, de interesses e conveniências. De maneira que, ora o Ceará era um Cariri verdejante com uma serra exuberante e absolutamente produtiva aguardando a chegada do trem para dar um passo agigantado em direção ao progresso. Ora essa Província se constituía numa região assolada pelas estiagens e a EFB era o auxílio tão esperado por um povo sofrido, do Cariri, e do Ceará, em geral.

### Considerações Finais

O Cariri ficou conhecido como um oásis localizado no sul do Estado do Ceará. Sua semelhança a uma terra paradisíaca era repousada pela presença da verde Chapada do Araripe, as fontes de água no sopé dela e o fato de estar circundada por terras sertanejas e consideradas desérticas. Durante o século XIX, essas características foram progressivamente associadas à ideia de que essa região era naturalmente vocacionada para a prática da agricultura.

Entretanto, longe de existir uma vocação natural de qualquer ambiente para qualquer atividade econômica, e longe da natureza ser um ente com essência imutável, a

---

exposições universais. As peripécias apresentadas nesses eventos alimentavam a crença em possibilidades as mais diversas em termos de transporte e progresso da parafernália técnica. É sintomático desse período a imagem de linhas férreas que promoveriam viagens para a lua ou os mais recônditos lugares do universo. E o discurso positivista, típico do século XIX, terminava por elaborar a crença de que todo esse progresso acompanharia a ferrovia e o trem e seria revertido no desenvolvimento econômico, político e humano onde quer que se chegasse; ideia reverberada nas palavras do redator de *A Liça* e do *Diário do Ceará*, muito embora, houvesse receio da parte de muitos em relação às mudanças.

<sup>37</sup> Diário do Ceara, 09/11/1926, p. 02. Cópia impressa na Biblioteca Pública Menezes Pimentel.

caracterização da região do Cariri como natureza pródiga foi construída historicamente, sobretudo no contexto da expansão ferroviária brasileira no final do século XIX. À medida que foi necessário, o Cariri cearense foi apresentado com zona ubérrima, de paisagens verdejantes e solo fértil. Após a seca de 1877, no entanto, a região foi anunciada pelos seus governantes como espaço de caos que necessitava urgentemente dos socorros públicos da nação, transformando a construção da EFB em frente de trabalho para os retirantes.

De modo que, em todo esse processo, os discursos dos políticos cearenses foram adaptados de acordo com a necessidade do momento. A natureza foi, nesse ínterim, apropriada de diferentes maneiras, também influenciada pela conveniência do momento. A natureza pródiga do Cariri, tão exaltada nesses discursos, tem uma historicidade delimitada e extraordinariamente influenciada por diversos aspectos e relações sociais, como a construção de uma estrada de ferro, entre outros agentes.

### Referências bibliográficas

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval M. de. *Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional*. Recife: Bagaço, 2008.

ARARIPE, J. C. de A. A comunicação pelos caminhos de ferro. *Revista do Instituto do Ceará*, t. 87, jan/dez 1973.

ASSIS, Raimundo J. S. de. *Ferrovias de papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

BASTOS, José R. R. *Natureza, tempo e técnica: Thomaz Pompeu de Sousa Brasil e o século XIX*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013.

BENEVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil: Estudo social, Político e Histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953.

BRASIL, Thomaz P. de S. *Ensaio estatístico da Província do Ceará*. Tomo 1. Ed. fac-similar de 1863. Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara, 1997.

CÂNDIDO, Tyrone A. P. *Trem da seca: Sertanejos, Retirantes e Operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

A FERROVIA E O VALE DO CARIRI: USOS E DISCURSOS SOBRE A CONSTRUÇÃO  
DA ESTRADA DE FERRO NO SUL DO CEARÁ

CORTEZ, Ana I. R. P. *Memórias descarriladas: o trem na cidade do Crato*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

Idem. CORTEZ; Ana Sara R. P. Cortez; IRFFI, Guilherme Diniz. *Atividades Econômicas e Trabalho Escravo no Sul do Ceará: Uma Análise Da Segunda Metade Do Século XIX*, 2011.  
[http://www.ipece.ce.gov.br/economia-do-ceara-em-debate/vii-encontro/artigos/ATIVIDADES\\_ECONOMICAS\\_TRABALHO\\_ESCRAVO\\_SE\\_CULO\\_XIX\\_IPECE\\_2011.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/economia-do-ceara-em-debate/vii-encontro/artigos/ATIVIDADES_ECONOMICAS_TRABALHO_ESCRAVO_SE_CULO_XIX_IPECE_2011.pdf)

CORTEZ, Ana S. R. P. *Cabras, caboclos, negros e mulatos: a família escrava no Cariri Cearense (1850-1884)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

CUNHA, Ernesto A. L. *Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité do Engenheiro Ernesto Antônio Lassance Cunha* – Exposição internacional de artes, indústrias manufatureiras e produtos do solo, das minas e do mar. Chicago: [s./e.], 1892.

GIRÃO, Raimundo. *História econômica do Ceará*. Fortaleza: Instituto do Ceará, 1947.

LEMENHE, Maria A. *As razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

MARCHESINI, G. B. *II Brasile e le sue colonie agricole*. Roma: Tipografia Barbera, 1877.

MELO, Josemir C. de. *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste*. Campina Grande: EDUFPG, 2007.

PÁDUA, José A. *Natureza e sociedade no Brasil Monárquico*. In: GRINBERG, Keila; REBOUÇAS, André P. *Garantia de juros: estudos para a sua aplicação às empresas de utilidade pública no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 156.

REIS, Ana I. R. P. C. *O espaço a serviço do tempo: A Estrada de Ferro de Baturité e a invenção do Ceará*. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

REIS JUNIOR, Darlan de O. *Senhores e trabalhadores no Cariri cearense: terra, trabalho e conflitos na segunda metade do século XIX*. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014.

SCHAMA, Simon. *Paisagem e Memória*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SAES, Flavio A. M. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo; Brasília: HUCITEC/INL, 1981.

SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, volume III: 1870-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 343-344.

ANA ISABEL RIBEIRO PARENTE CORTEZ REIS E ANA SARA CORTEZ IRFFI

SOUSA NETO, Manoel F. de. *Planos para o Império – Os planos de viação para o Segundo Reinado (1869-1889)*. São Paulo, Alameda, 2012.

WILLIAMS, Raymond. *Cultura e materialismo*. São Paulo: Editora Unesp, 2011.

Data de recebimento: 22/04/2016

Data de aceite: 16/08/2016