

## **TEMPO DE MELHORAMENTOS: A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ E A INTRODUÇÃO DO CAPITALISMO NO CEARÁ.**

### **IMPROVEMENTS TIME: THE CONSTRUCTION OF BATURITÉ RAILWAY AND THE INTRODUCTION OF CAPITALISM IN CEARÁ.**

Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez Reis <sup>1</sup>

**RESUMO:** Este artigo analisa a introdução do capitalismo no Ceará a partir da construção da Estrada de Ferro de Baturité, no final do século XIX e início do XX. O foco do estudo está na implantação de um projeto de modernização para o país, estreitamente relacionado com a expansão do capitalismo através da exportação do capital, que consistia no estabelecimento de relações econômicas que garantissem o investimento de capital externo (inglês) na realização de grandes obras, notadamente a construção de estradas de ferro. Este processo foi modificador das relações estabelecidas nesse espaço, que foi alterado a serviço das novas imposições e/ou melhoramentos, imprescindíveis aos Estados e nações que pretendiam se vincular aos ritmos do progresso europeu ocidental, e da própria percepção e compreensão do tempo. Assim, demonstrou-se aqui como o espaço cearense foi modificado a serviço de um tempo, o tempo dos melhoramentos, o tempo da circulação de mercadorias, o tempo do capitalismo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ferrovia; Capitalismo; Modernização.

**ABSTRACT:** This article analyzes the introduction of capitalism in Ceará from the construction of the Estrada de Ferro de Baturité, in the late 19th and early 20th centuries. The focus of the study is on the implementation of a modernization project for the country, closely related to the expansion of capitalism through the export of capital, which consisted in the establishment of economic relations that would guarantee the investment of foreign capital (English) in the realization of great works, notably the construction of railroads. This process was a modifier of the relations established in that space, which was changed in the service of new impositions and / or improvements, essential

---

\*Este artigo conta com financiamento do Edital 02/2020 da Funcap-CE.

<sup>1</sup> Professora Adjunto da Universidade Regional do Cariri – URCA. Doutora em História Social pela Universidade Federal do Ceará – UFC. Bolsista Produtividade FUNCAP. Email: belparente@gmail.com

to States and nations that wished to be linked to the rhythms of Western European progress, and to the perception and understanding of time. Thus, it was demonstrated here how the Ceará space was modified in the service of a time, the time of improvements, the time of the circulation of goods, the time of capitalism.

**KEYWORDS:** Railroad; Capitalism; Modernization.

### **Um projeto modernizador**

Durante o século XIX, foi instituído um projeto modernizador para o Brasil, organizado e impetrado pelo Império e depois pela República, e inspirado nos ideais de progresso e civilização europeu ocidental. Este projeto consistia na produção do Brasil como nação moderna através do investimento crescente na projeção e expansão de suportes tecnológicos, bem como na ênfase à atividade industrial e à vida urbana. Esta ideia, no entanto, passava pelo interesse do governo imperial de construção de um estado territorial que tinha nas vias de comunicação o caminho para as tarefas políticas de um Estado centralizado. Do aparato construído para formação desse Estado territorial podem ser citados: as estradas de ferro e linhas telegráficas para facilitar a comunicação do litoral ao interior, ampliação do domínio e gerenciamento do Estado, reequipamento do exército, aperfeiçoamento da marinha mercante e reestruturação portuária (SEVCENKO, 1998, p. 7-48). Nesse processo, que perdurou de 1870 até 1930, foi produzida a invenção de um Brasil moderno (HERSCHMANN & PEREIRA, 1994).

O projeto modernizador para o Brasil estava estreitamente relacionado com a expansão do capitalismo através da exportação do capital. Na realidade, as determinações econômicas do capitalismo tinham na política, marcadamente as ações governamentais, o caminho para a imposição de suas práticas ao cotidiano de homens e mulheres. Nesse sentido, a implantação de projetos modernizadores consistia no estabelecimento de relações econômicas que garantissem o investimento de capital externo (inglês, gerado na revolução industrial) na realização de grandes obras, o que deveria promover a interiorização da metrópole (DIAS, 2005). O principal destino do capital externo no Brasil foi, sobretudo, a construção de ferrovias. Atividade, segundo

Eric Hobsbawm, que significou a ‘verdadeira’ revolução industrial: em virtude do apetite de “ferro, aço, carvão e maquinaria pesada, mão de obra e investimento de capital” (HOBSBAWM, 1990, p. 84) das ferrovias, a economia inglesa cresceu sobremaneira nesse período.

A implantação das estradas de ferro no Brasil foi iniciada na segunda metade do século XIX, apesar dos incentivos governamentais datarem de período anterior: o Congresso Nacional promulgou, em 1835, um decreto no qual concedia a “uma ou mais Companhias, que fiserem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 anos para uso de carros para transporte de generos e passageiros” (PAIVA Apud LOPES, 1928, p. 8-9). A primeira via férrea foi inaugurada em 1852, construída por Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, com extensão de 14,5 quilômetros, ligando a raiz da Serra de Petrópolis ao porto. Como esta, outras estradas de ferro no Brasil foram anunciadas como ícones do projeto de modernização da nação no final do século XIX e início do XX. No Nordeste, a introdução da ferrovia foi iniciada no Pernambuco, conforme explanado por Josemir Melo nos textos *A primeira ferrovia inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway* (MELO, 2016) e *Capitais Ingleses na Formação da Burguesia Cearense* (MELO, 2008).

No Ceará, a construção da primeira ferrovia, a Estrada de Ferro de Baturité, foi iniciada em 1870, empreendimento que tinha como função ligar centros agrícolas localizados no interior do território (Baturité e Cariri) ao porto de Fortaleza, capital da província, e contribuir para a formação de um estado territorial centralizado<sup>2</sup>. A referida ferrovia foi apresentada como símbolo de civilização e impulsionadora do progresso da província (CÂNDIDO, 2005). Mais: sua realização foi sistematicamente apontada como a prova cabal da modernização do Ceará e do alinhamento dessa Província aos ritmos frenéticos do tempo do progresso europeu ocidental, ao tempo dos melhoramentos.

---

<sup>2</sup> Somente a partir de 1877 seria somada outra função à EFB: o socorro público aos vitimados pelas secas do Ceará.

### O tempo dos melhoramentos

**É inquestionavelmente uma das mais palpitantes necessidades de que se resente a provincia – a viação, que facilite o transporte e a comunicação por meio de estradas regulares.** O generoso espírito de empresa que ultimamente se tem desenvolvido nos cearenses, vai por diante, confundindo os tímidos e incrédulos, a despeito das muitas dificuldades que se lhes antepõem, com a escassez do meio circulante. **Entretanto com maximo praser communico á V. Exc. que brevemente serão iniciados os trabalhos de construção de uma via férrea, pelo systema tram road d’esta capital para o importante município de Baturité, empresa esta de grande alcance e futuro para a provincia, como V. Exc. pode muito bem compreender.** (...) É consideravel o movimento da estrada que se vai construir. Ella se dirige aos municípios mais productores da provincia e pelos que tambem transitam quase todos os gêneros que se destinam a exportação pelo porto da capital, ou n’elle desembarcam para o consumo dos sertões. (...) Do melhoramento das nossas vias de transporte virá o augmento da nossa producção, e n’esta se acha a fonte de toda a receita Provincial.<sup>3</sup>

Mais do que os interesses políticos, as ambições econômicas faziam parte do universo de negociações que envolviam a construção da Estrada de Ferro de Baturité e a definição do percurso que a Linha férrea viria a ter. Essa relação foi insinuada nas discussões travadas na Assembleia Legislativa, em torno da escolha entre o prolongamento da referida ferrovia ou a construção de outra via férrea entre as cidades de Aracati e Icó (LEMENHE, 1991). Como também, ganhou respaldo na escrita dos relatórios de Presidentes de Província que defenderam um projeto de modernização para o Ceará, na segunda metade do século XIX. No documento acima, com que José Fernandes da Costa Pereira Junior<sup>4</sup> passou à administração da Província do Ceará ao Coronel Joaquim da Cunha Freire, em 1870, ficou nítido o apelo aos interesses econômicos envolvidos na edificação da via, na menção constante aos *melhoramentos* que a Província teria numa *viação que facilitasse o transporte e a comunicação por meio de estradas regulares*.

<sup>3</sup> Relatório de Presidente de Província - RPP, 1870, p. 18-19.

<sup>4</sup> Quatro anos após ser Presidente da Província do Ceará, José Fernandes da Costa Pereira Junior assumiu o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Como ele, muitos outros presidentes cearenses desse período enfatizaram os avanços que a Província teria através da construção de uma via férrea e, todos eles, se utilizaram da expressão *melhoramentos* para designar o progresso esperado. Tamanha foi a identificação do final do século XIX, com essa ideia, que Sérgio Buarque de Holanda a denominou *Era da civilização material* ou *Era dos melhoramentos materiais* em seus estudos sobre o Brasil Monárquico (HOLANDA, 1993).

Essa noção de *melhoramento* sugere, no entanto, uma influência de práticas capitalistas nesse processo, uma vez que a construção histórica do conceito está relacionada ao período de ascensão da propriedade capitalista na Europa, no século XVI. Segundo Ellen Wood, por *melhoramento* era compreendido o “aumento da produtividade da terra com vistas ao lucro”. Nesse sentido, a autora infere que “a própria palavra ‘melhorar’ [improve], em sua acepção original, não significa apenas ‘tornar melhor’, num sentido geral, mas sim, literalmente, fazer alguma coisa com vistas ao lucro monetário, especialmente cultivar a terra para fins lucrativos (...)”. Já “no século XVII, a palavra ‘melhorador’ [improve] estava solidamente estabelecida na língua [inglesa], para se referir àquele que tornava a terra produtiva e lucrativa (...)” e, no século XVIII, “fase áurea do capitalismo agrário, o ‘melhoramento’ em palavras e atos já tinha sua vigência plenamente reconhecida” (WOOD, 2001, p. 89). São estes três séculos um período de transição e de estabelecimento das práticas econômicas de tipo capitalistas.

No século XIX, conforme Maurice Dobb (1976, p 32), o capitalismo já apresentava sinais de maturidade na Europa Ocidental, uma vez que a revolução industrial (do final do século XVIII) representara a transição do estágio inicial desse sistema, para outro “onde o Capitalismo, na base da transformação técnica, atingira seu próprio processo específico de produção apoiado na unidade de produção em larga escala e coletiva da fábrica”. Tal transformação técnica alterou o caráter do processo produtivo e a estrutura da indústria, afetando as relações sociais com a diminuição das “fileiras do tipo de trabalhador-proprietário empreiteiro e pequeno artesão intermediário entre

capitalista e assalariado, e transformando a própria relação entre o trabalhador e o processo produtivo” (DOBB, 1976, p 36). Nesse sentido, pode-se afirmar que a alteração no caráter da produção e das relações sociais que giram em seu entorno foram a fonte de uma “onda poderosa de influência que se tenha espalhado diretamente a partir dali, em círculos amplos por toda a superfície da sociedade [inglesa]” e, em seguida, pelos vários países sob sua influência, entre eles, o Brasil, a Índia e a China, por exemplo (DOBB, 1976, p 41).

Essa onda de influência diz respeito à própria expansão capitalista, que se materializava no processo de exportação e na inversão de capital para outros países, na tentativa de acumulação monetária pelos investidores através dessa circulação. Nesse sentido, para Marx e muitos estudiosos marxistas, a acumulação de capital se tornou o centro nervoso desse sistema. Segundo David Harvey, “a acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista. O sistema capitalista é, portanto, muito dinâmico e inevitavelmente expansível: ele cria uma força permanentemente revolucionária, que, incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos”. Sendo assim, “o estado estacionário da reprodução simples é logicamente incompatível com a perpetuação do modo capitalista de produção” (HARVEY, 2005, p. 41).

Paralelamente, a influência europeia também se fazia sentir na invasão de ideias filosóficas e políticas deterministas, típicas do século XIX, tais como: “o positivismo de Auguste Comte, o evolucionismo de Hebert Spencer, o biologismo de Ernest Haeckel, a antropogeografia de Friedrich Ratzel e o racismo de Arthur Gobineau”. Segundo José Murilo de Carvalho, “o único determinismo oitocentista que não chegou ao Brasil na época foi o econômico de Karl Marx<sup>5</sup>” (CARVALHO, 2010, p. 32).

Considerando essas relações, é possível então inferir que as ideias de José Fernandes da Costa Pereira Junior no citado relatório, eram influenciadas e sugeriam, em última instância, os sinais de uma “ideologia de um capitalismo

---

<sup>5</sup> Muito embora, as transformações estudadas por Marx tenham alterado profundamente os rumos da nação, uma vez que o Brasil, no final século XIX, se tornava progressivamente capitalista, inclusive com a formação de uma estrutura espacial para a circulação de mercadorias.

em ascensão” (WOOD, 2001, p. 90) no Ceará. Posto que, os *melhoramentos* planejados e anunciados para o referido território estavam também inexoravelmente ligados à produtividade e ao lucro, o que ficou evidenciado na articulação de outras expressões ao longo do documento: *empresa de grande alcance e futuro, consumo dos sertões, aumento da produção e produção como fonte de receita Provincial*.<sup>6</sup> Expressões que, se não constatavam uma mudança radical de direção no desenvolvimento econômico cearense, ou mesmo brasileiro, ao menos indicavam a existência de um processo gradual e contínuo de modificação histórica que alterava progressivamente as relações sociais e econômicas ali estabelecidas.

Essa situação, considerando os estudos de Maurice Dobb, podia identificar um período de transição entre dois modos diferentes de desenvolvimento econômico. Pois, se tratava de um período em que uma classe, ou a coalizão de algumas, com sua configuração econômica e social característica, tem sua hegemonia ameaçada e seu equilíbrio de forças passa a mostrar sinais de perturbação até, finalmente, o instante de ruptura, quando se estabeleceria novo equilíbrio dos jogos de poder. Nesse caso, ainda conforme o autor,

O antigo modo de produção não será forçosamente eliminado de todo, mas logo se reduzirá em escala até não ser mais um competidor sério do novo. Durante certo período o novo modo de produção, ligado às novas forças produtivas e potencialidades econômicas, deverá expandir-se muito além dos limites dentro dos quais o sistema antigo estava destinado a se mover, até que, por sua vez, as relações de classes e formas políticas determinadas, nas quais a nova classe dominante afirma seu poder, entram em conflito com algum outro desenvolvimento das forças produtivas, e a luta entre as duas é levada a um clímax mais uma vez (DOBB, 1976, p 26-27).

---

<sup>6</sup> Já em 1859, no relatório de Antonio Marcellino Nunes Gonçalves à Assembleia Provincial, foi utilizado o conceito de melhoramento articulado à ideia de obtenção de lucros: “negocio que considero de maior transcendencia, e que não pode ser adiado, sem grave prejuízo dos cofres provinciaes, e sem o sacrificio de um dos primeiros melhoramentos de que necessita a provincia. Refiro-me a estrada que segue desta cidade com direcção á de Baturité, e que no futuro deve ligar esta provincia a de Pernambuco, tocando nas comarcas do Icó, Crato e Ouricury”. RPP, 1859, p. 5.

Muito embora a concepção de transição desse autor considerasse um instante revolucionário, no momento de ruptura, (a revolução industrial na Inglaterra), é oportuno destacar neste estudo a caracterização da transição de um determinado tipo de desenvolvimento econômico e social para outro, como um processo gradual e continuado (DOBB, 1976). No que diz respeito à ascensão das práticas capitalistas na Inglaterra, é observado um longo processo, que se estendeu do século XVI ao XIX, até que, nas palavras de Karl Polanyi, “o dique estourou e o velho mundo foi colhido por onda inabalável no caminho de uma economia planetária” (POLANYI, 2012, p. 96).

O Ceará no final do século XIX, bastante influenciado pelo *estouro do dique*, passou a experimentar uma nova composição de relações econômicas e sociais que somente se consolidariam em longo prazo. Ou, que era dado início a um processo de transição do desenvolvimento econômico experimentado para outro, e isto através de projetos como a construção da EFB, que estava imbuído de intenções e das novas relações capitalistas experimentadas na Europa. De maneira que, o final dos oitocentos é o momento em que, lentamente, a paisagem histórica começava a apresentar indícios de outra forma econômica e social e, conseqüentemente, uma alteração no equilíbrio dos jogos de poder, com a disputa entre uma classe senhorial, ligada a Fortaleza, e outra, vinculada aos interesses aracatienses (LEMENHE, 1991).

De qualquer forma, o estabelecimento de relações cada vez mais capitalistas no Ceará, no final dos oitocentos, era resultado da expansão do capital e do ideário inglês pós-revolução industrial. E a construção da EFB pode ser entendida como um dos meios pelos quais o capital estrangeiro teve acesso facilitado e, por outro lado, viabilizou a consolidação de tais relações. Lembrando que essas relações começaram a ser modificadas antes da implementação da ferrovia no Ceará. Mas, sempre estiveram relacionadas à formação de uma rede de viação que servisse à circulação de mercadorias.

Este é, na verdade, o ponto chave nos discursos das autoridades públicas brasileiras envolvidas com a ideia de modernidade, progresso e melhoramento

da nação, no século XIX. Não à toa, a necessidade de garantir o frete de mercadorias é a preocupação e o objetivo que está por trás do relatório que inicia este texto. Afinal, o *melhoramento* da viação é ali apontado como estratégia de obtenção de lucros na produção agrícola; e não apenas para a exportação, pois, tratava-se da produção de um ambiente propício à circulação nos dois sentidos de mercadorias – *gêneros que se destinam a exportação pelo porto da capital, ou n'elles desembarcam para o consumo dos sertões*.

É precisamente aí onde se insinua o interesse em um tipo de desenvolvimento econômico que privilegiasse a circulação de mercadorias: na ênfase de um trânsito nos dois sentidos. Nessa nova conjuntura, não basta ter a exportação da produção agrícola ou de produtos ligados ao trabalho com a criação de animais, pois não interessa ter no Ceará apenas um produtor permanente para o mercado europeu (como o Brasil o fora no período colonial). Mas, trata-se da fabricação de um espaço que permitisse um trânsito em larga escala de mercadorias e que abrisse os caminhos para a integração da Província numa economia que se expandia rapidamente. Nesse sentido, o empenho em viabilizar uma efetiva circulação de mercadorias sugeria um projeto no qual, progressivamente, o Ceará abandonaria as práticas de uma *economia com mercado*, uma vez que já havia uma parte da produção sendo comercializada com Províncias vizinhas enquanto outra parte era exportada, e deveria aderir às relações típicas de uma *economia de mercado*, em que o espaço é sensivelmente modificado para suportar o estabelecimento de determinadas relações sociais e econômicas.

A construção de uma estrutura de transporte que servisse à exportação e importação de mercadorias, assim, se tornou parte do processo gerado pela expansão do capital estrangeiro, de maioria, inglês, para outros países. A entrada do capital estrangeiro no Brasil foi subsidiada pelo Governo Imperial e Provincial, travestida nos traços de um projeto modernizador e na formação de um estado territorial, concretizado na construção de portos, estradas de ferro, linhas telegráficas, etc. Ou ainda, as determinações econômicas do capitalismo tinham na política, marcadamente as ações governamentais, o caminho para a

imposição de suas práticas ao cotidiano de homens e mulheres, a partir desse momento, consumidores. Por isso, a implantação de projetos modernizadores consistia no estabelecimento de relações econômicas que garantissem a expansão do capital estrangeiro. Foi nesse contexto que a construção de estradas de ferro despontou no Brasil como projeto de modernização por excelência.

A circulação de mercadorias é um dos imperativos do capitalismo. Nesse sistema, ela significa uma ênfase no percurso de troca de produtos entre um que é o produtor e outro, o comprador. Na verdade, a velocidade com que se percorrem as distâncias entre esses dois pontos, ou ainda, para os mercados ou fontes de matéria-prima, é fundamental para o cálculo dos custos envolvidos nesse processo. Assim, quanto maior o “período de perambulação” das mercadorias, menor o valor do excedente no final da transação. Por isso, a necessidade de “melhorias compensatórias” nos caminhos do giro das mercadorias. Conforme Karl Marx:

Enquanto o capital deve, por um lado, esforçar-se em derrubar todas as barreiras espaciais para realizar o intercâmbio (isto é, a troca), e conquistar todo o mundo como seu mercado, esse capital esforça-se, por outro lado, em anular esse espaço pelo tempo (...). Quanto mais desenvolvido o capital (...) mais esse capital esforça-se, simultaneamente, em relação a uma ainda maior ampliação do mercado e a uma anulação do espaço pelo tempo (MARX apud HARVEY, 2005, p. 49).

A tentativa de anular o espaço a serviço do tempo, ou de suprimir as distâncias através da aceleração do tempo existia em função da necessidade de fazer a produção circular cada vez mais rápido no trajeto entre produtores e consumidores. Esse imperativo forçava a adequação do território à nova realidade, o que significava o abandono de antigas estradas e caminhos em favor de uma estrutura geográfica que satisfazia melhor as novas aspirações. Na Europa e nos lugares de sua influência, as estradas de poeira foram progressivamente substituídas por estradas ‘mais planejadas’ e, logo depois, pelos caminhos de ferro.

As novas aspirações no que diz respeito à produção para exportação, no caso do Brasil, estavam intimamente relacionadas à produção agrícola, uma vez que o país entrava no circuito capitalista internacional como uma economia primário-exportadora, com destaque 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. Tanto é, que foram enviados inúmeros ofícios às Províncias brasileiras com manuais de agricultura<sup>7</sup>, questionários sobre vegetação e topografia<sup>8</sup>, bem como foram trazidas diversas sementes de plantas<sup>9</sup> que produzissem elementos vendáveis.

Contudo, no Ceará não havia um ambiente considerado propício pelos governantes para uma razoável circulação da produção agrícola. Essa passou a ser uma das maiores preocupações das autoridades públicas e dos homens de ‘letras’ da Província, que desde meados do século XIX, demonstraram desconforto com a impossibilidade de uma movimentação ágil no interior do território em função da falta de estradas e a vulnerabilidade das viagens à incidência de variantes ambientais. Tal apreensão preencheu as discussões nos documentos oficiais do período, cuja tônica passou a ser os embargos que impediam a saída da produção agrícola, e, em retorno, a entrada de objetos comerciáveis.

No interior do território, na região do Cariri, famosa pela produção dos engenhos de rapadura, a relação entre a falta de estradas consideradas satisfatórias e a necessidade de circulação de mercadorias foi expressa em jornais e documentos oficiais. João Brígido, nas edições do *O Araripe*, editado nas décadas de 1850 e 1860, em Crato, sede de comarca dessa região, foi enfático em denunciar a ausência de “boas estradas sobre tudo para o Icó,

---

<sup>7</sup> Por exemplo, o Manual do Agricultor de generos alimentícios de Antonio Caetano da Fonseca - foram enviados 80 exemplares para o Ceará anexo a circular de 26/04/1865. Arquivo Público do Estado do Ceará, APEC – Fundo Ministério dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas (MACOP). RJ.

<sup>8</sup> Um deles foi enviado em 20/07/1875, mas houve muitos outros semelhantes. APEC – Fundo MACOP. RJ.

<sup>9</sup> Ver ofícios n° 5512 de 10/10/1874 e n° 1950 de 06/04/1875, entre outros. APEC – Fundo MACOP. RJ.

interposto commercial do Cariry”.<sup>10</sup> Essa, inclusive, era a pauta predominante nos protestos presentes nas correspondências oficiais da Câmara Municipal de Crato. Em 1847, foi reclamado no ofício enviado à presidência da Província:

Em cumprimento ao que por V. Exc.a nos foi ordenado no officio circular nº 3 de 20 de Março proximo passado, acerca das precisões mais urgentes deste municipio, para esta Camara a satisfazer taõ sagrado dever, para achar quis a Assembleia Legislativa Provincial corresponda as vistas de V. Exc. a , que será infalível o milhoramento em todos os ramos desta Provincia que tem a Gloria ser Administrada por V.Exc.a. As precisões mais urgentes deste municipio continuão a ser, as que por esta mesma Camara ja forão ponderadas a V. Exc.a nos officios nºs 9 de 28 de Abril de 1845, e 33 de 11 de Março do anno passado: a industria geral delle he Agricula, e está muito atrasada, sendo o principal motivo deste atrazo, as pessimas estradas que partem desta Villa para as diferentes partes da Provincia, e das circunvizinhas, muito principalmente a do Ico por onde entra todo Comercio de fazendas seccas, e mulhadas, que paraliza no inverno pellas intermicencias do Rio Salgado. Neste municipio ameno e bello, Exmo Snr, não ha precisões de assudes, por ser todo o termo cortado de Ribeiras, e suas nativas aguas depois de banharem vastas planices cobertas de plantações, reunem-se e formão as correntes Batateira, Salamanca e Inhuma.<sup>11</sup>

O registro de reclamações em ofício quanto às condições das estradas que ligavam Crato a outras cidades da Província do Ceará, que lhes eram *interposto (entrepuesto) comercial*, preencheu outros documentos de correspondência dessa câmara. Em 1841, o ofício que respondia a circular de nº 13 de 17 de março, também destacava as necessidades mais urgentes da vila, usando a costumeira justificativa de que se tratava de uma das regiões mais verdejantes e férteis no Ceará (um oásis no meio do sertão) e próspera pela produção de rapadura nos engenhos ali estabelecidos:

Por cuja cauza a **Agricultura atrasada com pezados onnos, e falta de industria, e o fraco Comercio sobre carregado de impostos, e conduzido em animais por longincuas e tortuozas estradas, que além de pessimas se**

<sup>10</sup> O Araripe, 16/10/1858, p. 01.

<sup>11</sup> Ofício da Câmara Municipal do Crato - CMC, em 13/04/1847, ao Presidente da Província, caixa 34, APEC.

**tornam intrenzitáveis na estação xuvoza** reclamam as providencias de V. Ex<sup>a</sup> afim de se abrir a estrada desta Villa para o Icó, assim como tam bem as mais estradas, que partem deste município para as Provincias lemitrofes e deferentes pontos desta (...).<sup>12</sup>

O ofício de 16 de outubro de 1858 também fazia referências a duas outras correspondências anteriores em que foi registrado esse tipo de reclamação: 28 de abril de 1845 e 11 de março de 1846.<sup>13</sup>

Nesse contexto, os planos para a construção de ferrovias se tornaram assunto caro nos relatórios e documentos oficiais e ponto alto nas discussões da Assembleia Legislativa e nas Assembleias provinciais. Nos relatórios de Presidente de Província do Ceará, sobretudo a partir de 1860, eram frequentes as referências às projeções dos percursos mais adequados a um sistema de viação férrea para o território e a circulação de mercadorias. No texto de Lafayette Rodrigues Pereira, é possível perceber esta como a principal intenção ou preocupação do governante:

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 Provincias: peã-lhe a rotina e faltam-lhe meios de transporte, capitaes e braços.** N'esta ordem de necessidades, a que requer mais prompta satisfação, é a de transporte. Desde o dia em que os productos agrícolas acharem fácil sahida para o litoral, os capitaes e braços surgirão como por encanto, e a **rotina será substituída pelas novas praticas.**<sup>14</sup>

A noção de que a lavoura brasileira, não apenas a cearense, estaria em crise foi utilizada recorridas vezes para justificar a importação de novas tecnologias, nesse caso, a ferrovia. Em alguns relatórios a descrição das dificuldades enfrentadas no trato com a lavoura precedia, estrategicamente, as informações sobre o andamento da construção da Estrada de Ferro de Baturité,

<sup>12</sup> Ofício da CMC, em 25/04/1841, ao Presidente da Província, caixa 34, APEC.

<sup>13</sup> Ofício da CMC, nº 47, em 13/04/1847, ao Presidente da Província, caixa 34, APEC.

<sup>14</sup> RPP. 10/06/1865, p. 24.

como o datado de 1875, de Esmerino Gomes Parente. Imediatamente antes do tópico intitulado Via-ferrea de Baturité, esse presidente destacou que:

A lavoura n'esta como nas demais Províncias do Imperio passa por uma dolorosa crise, que cumpre ser, quanto antes, remediada. A falta, quasi absoluta, de capitaes para acudir aos seus misteres, a ausencia de transporte facil e barato, que leve os nossos productos aos centros consumidores, a par do systema rotineiro e penoso, que estanca e consome, em pura perda para o agricultor, todo o esforço e actividade, são a largos traços as causas reaes desse estado de agonia, em que se debate uma das nossas principais industrias, e poderosa fonte da riqueza Provincial.<sup>15</sup>

Como se tornou recorrente entre autoridades públicas cearenses na segunda metade do século XIX, Lafayette Rodrigues Pereira e Esmerino Gomes Parente estavam convencidos de que a produção agrícola Provincial não tinha o desenvolvimento que poderia alcançar, sobretudo pelas dificuldades de transporte. Lafayette Rodrigues, no entanto, foi o primeiro Presidente de Província no Ceará a se referir em projetos concretos a guisa de solução para o problema.

A resposta para a falta de vias de comunicação era compreendida como possível através de aperfeiçoamentos técnicos modernos e intervenção do Estado Imperial. Por isso, esse presidente enfatizou a ausência de “estradas regularmente construídas [no Ceará, uma vez que] suas vias de comunicação consistem, pela maior parte, em caminhos imperfeitíssimos, abertos ao acaso, antes segundo necessidades occasionaes do que em vista de um plano preconcebido”.<sup>16</sup> Sua explanação para uma rede de estradas que parecia ideal à Província do Ceará evidenciava ainda mais a função das estradas como suporte principalmente para a circulação de mercadorias. Tamanha era a importância econômica desses caminhos, talvez mais do que políticas, que, ainda nesse relatório, foram propostas três rotas (para linha férrea) ligando independentemente três regiões produtoras do interior ao litoral: a *sueste* pela

<sup>15</sup> Fala de Presidente de Província, fala de 1875, p. 25.

<sup>16</sup> RPP. 10/06/1865, p. 21.

ribeira do rio Jaguaribe, a noroeste pelo Vale do Acaracú, ao centro em direção ao maciço de Baturité.

Perceber-se-á na descrição das três rotas para o interior que, em todos os três casos, a passagem de gêneros é o fator preponderante para se pensar no percurso das estradas, que seguem a ‘lógica’ da ligação, por estradas de ferro, entre os centros agrícolas e o litoral.

A superfície do Ceará é uma vasta planura que se estende das praias septentrionais do Atlântico até a serra grande, que com diferentes nomes a limita pelo lado do sul. Na amplidão d’esta planura erguem-se aqui, alli, algumas serras que interrompendo a monotonia da configuração do solo, todavia não levantam embaraços á abertura de estradas. As disposições naturaes do terreno, a collocação dos municípios mais férteis e a posição dos melhores portos indicam, ao primeiro relance d’olhos, qual a direção das principais linhas que devem formar a rede de estradas da Província. O vale do Jaguaribe é o caminho natural dos municípios de Milagres, Jardim, Crato, Missão-Velha, Lavras, Icó, Telha, S. Matheus, Riacho do Sangue e S. Bernardo para o porto do Aracaty. **O transporte dos productos da extensa região occupada por aquelles municípios e dos artigos de commercio obtidos em retorno faz-se actualmente em carros puchados á bois** pela estrada do Icó ao Aracaty, caminho imperfeitissimo, desgarnecido de pontes, sem aterros indispensáveis, impraticavel durante a estação das chuvas. Essa será a grande linha de Sueste. Ao Noroeste, o Valle do Acaracú oferece excellente leito a uma estrada que, partindo da raiz da Serra Grande e atravessando as importantes comarcas do Ipú, Sobral, Acaracú, vá terminar no porto deste ultimo nome. **A considerável producção dos municípios da Imperatriz e S Francisco há de naturalmente demandar o porto do Mundaú** que lhe fica na proximidade de 15 á 20 milhas, uma vez acabada a estrada de Itapipoca. No Centro, ao sul da capital tendo a Leste Cascavel e Aquiraz e a oeste a Villa de Canindé, ergue-se a região montanhosa, conhecida sob o nome de Serra de Baturité – com 16 léguas de cumprimento e 7 de largura, **o torrão mais fecundo da Província, comparavel na força e vigor da vegetação aos mais insignes terrenos da Província do Rio de Janeiro.** Há já alinhada e imperfeitamente aberta em toda a sua extensão uma estrada entre esta capital e aquella região. Taes são as grandes linhas da viação da Província.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> RPP, 10/06/1865, p. 24.

Conforme Raimundo Jucier Sousa de Assis, “foi esse estudo que deu o primeiro passo para se refletir acerca da modernização da circulação no território do Ceará e concordou com a implantação inicial do projeto ferroviário que partia de Fortaleza, como escolha do grupo<sup>18</sup>, e tocaria os pontos principais do interior da Província” (ASSIS, 2011, p. 71). Essa projeção havia sido feita pelo engenheiro Zózimo Barroso, formado pela Escola Central do Rio de Janeiro (mais tarde Instituto Politécnico) em um momento em que o Aviso de 30 de novembro de 1864, do MACOP, acenava favoravelmente para esta obra.<sup>19</sup>

De qualquer forma, era o tempo da circulação de mercadorias o imperativo que regia o planejamento de uma (ou mais) estrada de ferro para o Ceará. Essa condição e necessidade também foram apontadas como essenciais nos discursos dos engenheiros envolvidos com a obra, como foi evidenciado na fala com que João Martins da Silva Coutinho explicou as vantagens financeiras da EFB. Nela, o referido engenheiro asseverou: “em relação á estrada de ferro só nos importa a producção que sobra do consummo local e é enviada ao mercado da capital; isto é o que tem de percorrer a linha”. No decorrer de sua explanação ficou ainda mais evidente a compreensão da circulação da produção agrícola como prática com vistas ao lucro monetário, o que relacionava a construção e funcionamento da estrada de ferro a um exercício capitalista.

D'estes produtos a capital consomme uma parte, sendo o resto exportado para fora e dentro do Imperio. Assim, pois, temos de juntar ao algarismo da exportação o referido consumo, para termos a somma do que vem ao mercado. Mas, como a praça de Fortaleza recebe alguns gêneros pela

---

<sup>18</sup> Pela falta de recursos, a rota que ligava Fortaleza as serras e sertões foi apenas iniciada, que veio a ser a EFB; as outras duas não foram executadas.

<sup>19</sup> Conforme visto: “Convido que hajao os maiores esclarecimentos sobre a estrada de Baturité desta provincia, sirva-se de V. Exca. De informar a que estado se acha a referida estrada; que quantia necessaria para sua conclusão de maneira que possa ella prestar-se ao facil transporte de produtos, e sobre a possibilidade, e projetos, que por ventura existao de incorporação de companhias para levar a effeito esse melhoramento; em que condição se acha aquela estrada para o estabelecimento de uma via férrea ou de rodagem, qual a possibilidade de sua execução, e finalmente tudo quanto parecer convincente trazer ao conhecimento do Governo Imperial” (AVISOS do MACOP de 1864).

praça de Soure e Mecejana, podemos tomar sem erro sensível, a cifra da exportação geral, como representando os valores que descem pela estrada central. A exportação anual do último quinquênio de 1868 a 1873 foi de 5:536:000\$000 réis, desprezando fracções, mas como o progresso tem sido ultimamente de 13% ao anno, será a exportação de 8:400:000\$000 réis em fins de 1877, quando pôde a estrada ficar prompta. Decompondo-se esta somma em peso, à razão de 4\$000 por arroba que é o valor médio dos generos teremos 2:100\$000 arrobas, que junto a 400:000 arrobas de importação perfazem o peso total, que tem de percorrer a linha. Para fugir de qualquer exageração reduzamos esta cifra 2:000:000 apenas, contando com futuras eventualidades de baixa de preço, irregularidade de estações, epidemias etc. Suppondo que as mercadorias percorram sómente os dous terços da linha ou dez léguas, e sendo o frete de 30 réis por légua e arroba, elevar-se-há o producto desta verba a 600:000:000. Tomando a base de 50:000 passageiros, ou menos do que razoavelmente se pôde contar, a razão de 4\$000 réis para cada um, temos mais 200:000\$000 ou 800:000\$000 réis para o producto bruto da estrada. O custeio, nas condições do tráfego acima apontadas, não deve ser maior de 20:000\$000 por légua, entretanto demos 28\$000\$000 réis, tanto quanto despense a estrada de Pernambuco, que tem o movimento duplo da nossa. Abatendo-se da renda bruta a quantia de 420:000\$000 de custeio (28:000\$000 em 15 leguas), restará o liquido de 380:000\$000, ou mais de 6% do capital de 6:000:000\$000, Maximo necessário a construcção. Como se viu foi calculada a renda com a maior segurança e largamente a despeza; o líquido que apresentamos é, pois, seguro e inevitável.<sup>20</sup>

É importante considerar, no entanto, que a construção de ferrovias no Brasil não inaugurava a era capitalista no país. Na verdade, e conforme Renato Ortiz, em *Cultura e Modernidade*, “a intensificação da circulação é uma decorrência das transformações mais amplas que ocorrem na sociedade; a materialidade dos transportes as expressa” (ORTIZ, 1991, p. 199). Nesse sentido, é oportuno sopesar que o país, antes do trem, já vinha experimentando modificações nas suas formas de relações sociais, que se tornavam progressivamente capitalistas, muito embora fosse perceptível muitas permanências de outros modos de produção que ainda influenciavam a sociedade.

---

<sup>20</sup> RPP, 1876, p. 20.

Indícios do processo de estabelecimento de relações capitalistas no Brasil foram observadas a partir da segunda metade do século XIX. Sidney Chalhoub chegou a afirmar que o “ano de 1850 é um divisor de águas na vida política e social do império” em virtude do fim do tráfico negreiro, com a lei Euzébio de Queiroz, que interrompeu o principal fluxo de mão de obra para a lavoura cafeeira; e a promulgação da lei de terras, entendida como alternativa para obtenção de lucros através da utilização e venda de terras públicas (CHALHOUB, 2010, p. 38). Também João Antonio Pena, analisando o processo econômico brasileiro experimentado nesse período, destacou que “antes de 1888, já estavam em curso diversas iniciativas, que criaram as bases do marco legal-institucional necessário à consolidação das relações econômicas mercantis capitalistas, como são o Código comercial, de 1850; a Lei de Locação de Serviços, de 1879; a política de incentivos à imigração; as políticas de apoio à expansão de ferrovias” (PENA, 2010, p. 221).

O Ceará participava das alterações experimentadas na vida econômica e social do Brasil, a partir da segunda metade do século XIX, com esta Província apresentando um determinado equilíbrio do seu comércio exterior “acompanhando, aproximadamente e mais uma vez, o movimento da balança comercial brasileira, pensada como um todo, que a partir dos anos 1860 passou a ter saldos positivos”, fruto da expansão da cafeeira na região sudeste do país. Segundo Denise Takeya, esse processo, vivido no Ceará, se encaminhava para uma integração cada vez maior à Divisão internacional do Trabalho e transformava a capital, Fortaleza, com o estabelecimento de casas estrangeiras, tais como: Singlehurst & Co, Kalkmann & Cia, Brunn & Cia, J.U. Graff & Cia, Ricardo Hughes e a Casa Boris, objeto de estudo desta aurora (TAKEYA, 1995, p. 103-112).

Dessa forma, tanto no Ceará, como em todo o Brasil, a estrada de ferro não é inauguradora do capitalismo, cujos indícios começam a ser experimentados a partir da segunda metade do século XIX, nas modificações legais e institucionais implementadas pelo governo brasileiro para acompanhar as alterações da vida econômica do país em função de seu alinhamento a outras

nações, como a Inglaterra. Assim, a EFB deve ser compreendida como parte de um projeto maior de internacionalização do capital estrangeiro. Ou, segundo Josemir Camilo, como “a mola mestra dos investimentos na segunda metade do século XIX”. Tais investimentos eram, sobretudo, ingleses, que buscavam “mercado consumidor para seus produtos de bens de capitais, bem como da expansão do capital financeiro através dos investimentos em ferrovias, serviço de abastecimento de água e iluminação pública, urbanização, portos, bancos, companhias de navegações, de minas e etc” (MELO, 2007, p. 43).

Conforme Leslie Bethel, até a década de 1860, o número de investimentos ingleses no Brasil foi pequeno, percebido na abertura de bancos comerciais no Rio de Janeiro, como também no desenvolvimento de algumas ferrovias e serviços de utilidade pública. Essa situação somente foi modificada entre 1865 e 1885 quando “o investimento estrangeiro direto no Brasil, praticamente todo ele britânico, mais do que triplicou passando de 7,3 milhões de libras para 24,4 milhões de libras”, sendo que “quase 80% desse capital foram aplicados no desenvolvimento da rede ferroviária brasileira” (BETHEL, 2010, p.141). De maneira que, no estabelecimento de relações capitalistas no Brasil, o trem (tecnologia moderna) surgiu como um produto, ou ainda, um tipo específico de estrutura geográfica gerada pela necessidade de acúmulo de capital através da circulação da mercadoria.

A rápida expansão das ferrovias, na segunda metade do século XIX, contribuía para o crescimento acelerado das indústrias de bens de capital (HOBSBAWM, 2010, p. 84). As Linhas de Ferro estimulavam a atividade mineradora, sobretudo em mãos inglesas, e a Inglaterra, através de inúmeras companhias de seus cidadãos, auxiliava na implantação de ferrovias em outros países. Contudo, também é possível afirmar que a construção de ferrovias, se não foi o inaugurador, foi certamente um dos principais meios de expansão do capital internacional para o Brasil (LAMOUNIER, 2012), e para o Ceará, mais especificamente.

Concretamente, o capital estrangeiro, de maioria inglesa, era introduzido no Brasil, entre outros suportes, através da inversão de capitais e da importação

do aparato necessário para a montagem da estrada de ferro e do trem. O investimento em estradas de ferro no século XIX existiu, conforme Eric Hobsbawm, em *A Era das Revoluções*, na forma de “explosões de loucura especulativa conhecidas como ‘coqueluches ferroviárias’”, que podem ser expressas no aumento vertiginoso de 28 milhões de libras investidas em 1840 para 240 milhões de libras em 1850. Montante fruto da acumulação de renda pelas classes ricas e médias da Grã-Bretanha, principal público investidor. Ainda segundo o autor, “estas explosões de investimento parecem irracionais, porque de fato poucas ferrovias eram mais lucrativas para o investidor do que outras formas de empresa, a maioria produzia lucros bem modestos e muitas nem chegavam a dar lucro” (HOBSBAWM, 2010, p. 85-86).

No Ceará, houve a inversão de capitais, em especial inglês. Ou seja, os ‘investidores’ empregavam capital numa empresa com fim especulativo ou em empréstimos a juros<sup>21</sup>. Na organização de uma companhia para a construção da ferrovia entre Fortaleza e Baturité, é possível identificar a participação de ingleses nos acordos como investidores. Como por exemplo, na contratação pelo engenheiro inglês Jonh James Foster, junto a José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, “em 4 de abril de 1868, da organização de uma companhia, que empreendesse a construção de uma via-ferrea pelo systema mais economico ou de um tram-road desta capital para Pacatuba com um ramal para Maranguape, garantindo a provincia 5% sobre o capital que fosse empregado nas obras, e subscrição de acções em numero de 500 das que emitisse a companhia”.<sup>22</sup> Ou, na participação do “negociante inglez” Henrique Browclehurst na Diretoria da

---

<sup>21</sup> Também devem ser considerados os empréstimos feitos na Europa para outras obras e de modernização do Ceará: o empréstimo de 1904 (pela Lei n. 756, de 05/08/1904, revigorada pela de n.º 924, de 16/07/1908) que autorizou a realização dos serviços de saneamento da capital cearense, através das negociações “confiadas ao comerciante Aquiles Boris, chefe da importante firma Boris Freres, de Fortaleza, a quem coube, afinal, como representante do Estado, contratar com os banqueiros parisienses Louis Dreyfuss & Cie a abertura de um crédito de Frs. 15.000.000,00 (quinze milhões de francos), a juros de 5% ao ano, tipo 83, líquido de Frs. 12.450.000,00, correspondentes a 7.470:000\$000, ao câmbio da época”. Como também, o realizado em 1920 “para conclusão dos serviços de água e esgoto de Fortaleza” negociados pelo Estado do Ceará e “Robert Morris, agente financeiro Norte-americano, dando origem a operação contratada em Nova Orleans, a 01/08/1922” (SOUZA, 1963, p. 96).

<sup>22</sup> Fala de Presidente de Província, 1870, anexo – Renúncia do Contrato para organização da Companhia para construção da Via Férrea de Baturité.

Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité que iniciou a construção dessa estrada.<sup>23</sup>

Na Fala de Presidente de Província de 1875, também fica clara a influência do capital estrangeiro nos rumos da execução da obra, uma vez que os investimentos europeus eram apresentados como uma das alternativas mais viáveis para se obter o financiamento necessário à construção da EFB:

O capital destinado a 1ª secção é de 800.000\$ e já se acham tomadas 2.750 acções, representando quase 75%. A grande taxa a que estão sujeitos os capitaes em circulação na provincia, e sobretudo a falta de fundos disponíveis dos empregos usuaes do nosso commercio, máxime depois do apparecimento da crise, que atravessamos, tem retardado o levantamento de todo o fundo social, que se destina a esse grande melhoramento, fazendo com que convirjam as vistas da companhia para os mercados monetários da Europa.<sup>24</sup>

Nessa ocasião, chegou a ser aventada a possibilidade da Diretoria Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité promover “a venda da empreza a uma companhia europea, para o que há feito os preliminares do ajuste, por intermedio de R. Singlehurst & C.<sup>a</sup> de Liverpool”<sup>25</sup>, o que não ocorreu. A Estrada de Ferro de Baturité somente foi arrendada em 1896 para Novis/Alfredo, pelo Decreto 2.413 de 28 de dezembro de 1896, e em 1911 para a South American Railway Construction Company, Limited – SARCCOL, pelo Decreto n° 8711<sup>26</sup> de 10 de maio de 1911 – este último contrato indica outro exemplo de inversão de capitais no âmbito da construção.

De outro lado, a própria ferrovia, no sentido das demandas de material necessário à sua construção (além do apetite pelo investimento de capitais), significou um mercado consumidor voraz para a produção de ferro, aço, carvão e maquinaria pesada. Segundo Hobsbawm, a ferrovia “propiciava justamente a demanda maciça que se fazia necessária para as indústrias de bens de capital se

<sup>23</sup> Fala de Presidente de Província, 1870, anexo – Cópia das proposições para construção da Via Férrea de Baturité.

<sup>24</sup> Fala de Presidente de Província, 1875, p. 18.

<sup>25</sup> RPP, 1875, p. 26.

<sup>26</sup> Este decreto era uma revisão do contrato de 04 de fevereiro de 1910 com a SARCCOL, conforme os Decretos n° 7669 e 7842A de 18 de novembro de 1909 e 3/02/1910.

transformarem tão profundamente quanto a indústria algodoeira”, que foi a primeira a se revolucionar. Nessa conjuntura, “as ferrovias resolveram virtualmente todos os problemas do crescimento econômico” (HOBSBAWM, 2010, p. 84-86).

É possível perceber a introdução de capital estrangeiro no Ceará na importação de produtos de origem inglesa, sobretudo os metálicos, para a construção das ferrovias. Em 1877, na fala de Caetano Estellita Cavalcante Pessoa, então Presidente da Província, essa circunstância foi indicada quando o referido governante mencionou que a Companhia Cearense da Via-ferrea da Baturité “comprou a credito na Europa a maior parte de seu material fixo e rodante constituindo-se em debito de uma somma superior a 70 contos de réis”.<sup>27</sup> Também na série de ofícios trocados entre a presidência da Província e a administração da obra de construção da EFB, essa relação foi evidenciada. Isto porque, os ditames burocráticos exigiam a autorização como “livre de impostos” pelo presidente da Província para que o material chegado nos navios a vapor fosse retirado, o que obrigava os engenheiros-chefes da ferrovia a fazer uma solicitação por escrito a cada entrada de material na alfândega de Fortaleza.

Dos ofícios trocados, e localizados, entre as referidas partes no período compreendido de setembro de 1878 a março de 1880, pelo menos 31 deles eram requerimentos de liberação de material de marca EFB (como eram registrados para o transporte) ou o despacho de resposta expedido pelo presidente da Província.<sup>28</sup> A maioria se referia a volumes que chegavam de outros países, tais como: Bélgica (vindos da Antuérpia), Inglaterra (de Liverpool e Londres) e Estados Unidos (Nova York e Filadélfia). Sendo a maior parte de origem inglesa: eram o triplo de importações em relação aos belgas e quase o dobro dos americanos. A maioria das entradas, no entanto, vinha de Liverpool: foram 5 pontes de ferro<sup>29</sup>, 500 barricas de cimento<sup>30</sup>, 250 amarrados de fios

---

<sup>27</sup> Fala do Presidente da Província, 1877a, p. 26.

<sup>28</sup> Contados os ofícios com pedido de liberação e/ou despachos sem solicitações correspondentes.

<sup>29</sup> BR. APEC. EF. FB, Cx 03, 1879. Ofício s/n, 16/04/1879.

telegráficos<sup>31</sup>, 100 tubos de latão<sup>32</sup>, 600 barricas de cimento<sup>33</sup>, 129 volumes – material de uma ponte<sup>34</sup>, “uma caixa contendo machinismos”<sup>35</sup>, e um último não discriminado.<sup>36</sup>

Também expressivas em volume eram as importações de origem belga. Da Antuérpia para a Estrada de Ferro de Baturité foram entregues na alfândega cearense, em fevereiro de 1879, 3877 trilhos de 7m de comprimento, 490 trilhos de 6,90m de comprimento, 860 armados com chapas de juntas, 51 caixas de grampos, 51 caixas de parafusos<sup>37</sup>; e outros 4312 trilhos de ferro, 860 armados de chapas, 149 caixas de pregos e parafusos<sup>38</sup>, entregues quatro dias depois do primeiro carregamento. Dos Estados Unidos constam, pelo menos, “331 volumes da marca SB & C, de diversos materiais que mandei vir de Nova York para o prolongamento d’esta Estrada de Ferro”<sup>39</sup>, conforme ofício assinado por Carlos Alberto Morsing, e ainda 14 pares de rodas para carros que foram importadas também de Nova York para a Estrada de Ferro de Baturité<sup>40</sup>.

As edições do jornal *O Cearense*, da mesma forma, dão indícios dessa importação de bens de capital para modernização da Província, e mais tarde do Estado, através da implementação de uma estrutura de viação ferroviária. Há várias notificações de chegada de material (trilhos, cimento e outros volumes) provenientes de Liverpool, Antuérpia e Londres, principalmente.

Em 1919, os relatórios enviados ao Ministério da Viação e Obras Públicas demonstram que a importação do material rodante da EFB persistia.

<sup>30</sup> BR. APEC. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), Cx 04, L 05. Ofício n° 671, 02/06/1879.

<sup>31</sup> BR. APEC. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), Cx 04, L 05. Ofício n° 820, 05/07/1879.

<sup>32</sup> APEC. EF. FB, Cx 03, 1879. Ofício s/n, 25/08/1879.

<sup>33</sup> APEC. EF. FB, Cx 03, 1879. Ofício s/n, 27/08/1879.

<sup>34</sup> BR. APEC. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), Cx 04, L 05. Ofício n° 857, 12/01/1879.

<sup>35</sup> APEC. EF. FB, Cx 03, 1879. Ofício n° 250, 15 de dezembro de 1879.

<sup>36</sup> BR. APEC. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), Cx 04, L 05. Ofício n° 80, 13/01/1880.

<sup>37</sup> BR. APEC. EF. FB, Cx 03, 1879. Ofício s/n, 18 de fevereiro de 1879.

<sup>38</sup> BR. APEC. EF. FB, Cx 03, 1879. Ofício s/n, 22/04/1879.

<sup>39</sup> BR. APEC. EF. FB, Cx 03, 1879. Ofício s/n, 14/04/1879.

<sup>40</sup> BR. APEC. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), Cx 04, L 05. Ofício n° 665, 08/06/1880.

Ao mencionar o atraso no transporte de mercadorias, o autor do relatório inferiu que

As reclamações do comércio motivadas pelo retardamento no transporte daquela malvácea e outras mercadorias que, às vezes se prolongava até 90 dias, deixavam a Administração em conjuntura bastante crítica, muito embora a sua patente inculpabilidade, tendo em vista os obices oriundos da grande guerra que anormalizou os mercado nacional e estrangeiro, não permitindo ao Governo a importação do material necessário á regularidade do tráfego.<sup>41</sup>

Toda a transação comercial que as importações feitas para a EFB implicavam, além de ser uma forma de entrada do capital internacional no Ceará, indicava quais eram os homens e companhias que verdadeiramente lucraram com a construção da referida ferrovia: os homens de negócios, as empresas estrangeiras, quase sempre inglesas. Esses homens eram os investidores, segundo Hobsbawm, o grosso das classes médias, “dos que economizavam e não dos que gastavam (...) suas esposas se transformaram em ‘madames’ instruídas pelos manuais de etiquetas que se multiplicavam neste período, suas capelas começaram a ser reconstruídas em estilos grandiosos e caros”. Entre eles, os responsáveis pela empresa já citada Singlehurst & Co que tentaram negociar a venda da referida ferrovia com outros grupos britânicos, em 1875, contudo, sem sucesso.<sup>42</sup> Três anos depois, a Companhia Cearense da via férrea de Baturité foi dissolvida e a obra foi encampada pelo governo, o que assegurou aos empresários da EFB lucros avultados (ASSIS, 2011, p. 177). Ou homens como o Senhor Ernest Honey, representante especial da South American Railway Construction Company Limited na ocasião do arrendamento da Estrada de Ferro de Baturité a companhia.<sup>43</sup>

Na historiografia sobre a administração de vias férreas no Brasil também há referências a este tema. Conforme Guilherme Grandi, citando dados

<sup>41</sup> Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1919, p. 355.

<sup>42</sup> RPP, 1875.

<sup>43</sup> Como também administradores da exploração de minas na Inglaterra (carvão e ferro), donos de indústrias de máquina pesadas, e todos que venderam material de construção para edificação da ferrovia.

coletados por Colin Lewis, “ao final do império, o Estado havia subscrito o equivalente a 167.021: 299\$678 em juros por ano às ferrovias subsidiadas”, sendo que, “grande parte deste valor tinha sido absorvido pelas duas companhias britânicas instaladas no nordeste brasileiro”. E ainda: “de um montante de 103,8 milhões de libras esterlinas correspondente à dívida pública externa do Brasil em 1913, cerca de 16,6 milhões tinham sido contraídos no início do século XX para o pagamento de garantias ferroviárias, ou seja, 16% do total da dívida” (GRANDI, 2013). Sobre este período, há também a menção de José Bonifácio de Souza do empréstimo de £ 2.400.000 lançado “na praça de Londres, para fazer face às obras de prolongamento da rêde ferroviária cearense, a cargo da South American Railway Construction Company Ltd.”, sediada ali (SOUZA, 1963, p. 96). Conforme Otávio Memória, esta companhia não correspondeu as exigências do contrato estabelecido, sendo rescindido pelo Decreto 11.692 de 25 de agosto de 1915, redundando em prejuízo ao Estado Brasileiro e, certamente, lucro aos participantes da empresa, muito embora a companhia tenha entrado em falência anos depois (MEMORIA, 1926, p. 83).

Já no Ceará, ao que tudo indica, os homens que lucraram com a construção da Estrada de Ferro de Baturité foram os que se envolveram nas diversas negociações concernentes a este empreendimento. Um exemplo pode ser apontado no serviço de distribuição dos alimentos destinados aos retirantes confinados nos abarracamentos ao longo da linha férrea. Nas páginas do jornal *Echo do Povo*, do ano de 1879, há várias denúncias de desvio de gêneros alimentícios e de acusações a figuras ilustres da sociedade fortalezense que estariam enriquecendo a custa do sofrimento dos indigentes. Entre elas o Senador Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, sobre quem o editor do periódico comentou ironicamente: “será verdade que o commisario Thomaz Pompeu foi a Pacatuba atraz de um velhaco que lhe comprara 700\$000 de generos, e que esses generos foram dos que se destinam aos retirantes?”<sup>44</sup>

Mesmo que esta acusação fosse falsa e caluniosa, é importante perceber uma nova estrutura de serviços e negócios sendo montada em torno da

---

<sup>44</sup> *Echo do Povo*, 24/06/1879.

construção da Estrada de Ferro de Baturité. Assim, cabe perceber que, além dos atarefados nessa distribuição, havia uma série de outras funções que podiam significar uma chance de negociação e até enriquecimento para alguns homens. O mesmo jornal *Echo do povo*, em matéria de 11 de novembro de 1879, veiculou texto do médico do Abarracamento do Itapahy que dá indícios de negociações outras sendo realizadas dentro desses locais, inclusive – no texto, o clínico mencionou ter sido chamado para atender um homem “que residia no Itapahy onde negociava”. Como também a retirada e venda de madeira das áreas próximas ao espaço da construção para estes serviços, que empregou muitos homens, mulheres e, talvez, crianças, e, provavelmente, enriqueceu os que dominavam o negócio.

De maneira que, a construção da Estrada de Ferro de Baturité gerou uma série de novos serviços e empregos, nem sempre rentáveis. Mas, sem dúvida, também gerou um ambiente propício para investimentos e negociações que enriqueceram alguns estrangeiros e uns brasileiros. Sem contar, que a referida ferrovia foi projetada com a esperança de alavancar a produção agrícola da região, considerada grande pelos mais ufanistas.

### **Um ambiente novo**

O tempo dos melhoramentos produzia um ambiente novo no Ceará com a experiência de novas relações (crescentemente capitalistas) e novas dimensões temporais, que se espalhavam aos poucos pelo território cearense, sobretudo nas regiões onde havia tráfego de trens e Linha Telegráfica. Quando “o tempo das estradas de ferro penetrou no interior das moradias”, situação que existia em função das peculiaridades do sistema viário com a “maioria das vias de mão única”, “bifurcações e baldeações, exigindo que as trajetórias dos comboios e dos homens fossem sincronicamente afinadas entre si”, foi modificada a compreensão do tempo e a forma de se relacionar com ele (ORTIZ, 1991, p. 235).

Sem dúvida, o caráter dominante e totalitário, característico dessas novas tecnologias que chegavam ao Brasil na segunda metade do século XIX,

influenciou inteiramente na percepção de mundo de seus expectadores, pois passava a ser experimentado um tempo que não tinha relação imediata com o tempo que era considerado ‘natural’ ou histórico. Essa ‘exigência de exatidão’ contribuiu para que as companhias férreas adotassem a hora de uma localidade como unidade de referência, contexto em que o relógio passou a ser visto como prova de civilização. No Ceará, a submissão a um tempo mundial é percebida na aquisição de um relógio para a estação central da EFB, que permitia um maior alinhamento dos passageiros e demais moradores das cidades ao funcionamento do transporte férreo.<sup>45</sup> Como também, no contrato entre o diretor dessa ferrovia com a Estação Telegráfica Nacional para ser recebido “pelo empregado [do Ceará] encarregado da conservação do relógio da Sé – a hora certa, diariamente as 6 horas da manhã”.<sup>46</sup>

Nesse processo, novas dimensões temporais eram progressivamente impostas ao território cearense, ou, pelo menos, nas regiões onde havia tráfego de trens. Nesse processo, o Ceará era transformado, pois precisamente ali, usando as palavras de Reinhart Kosellec, “abre-se o fosso entre a experiência anterior e a expectativa do que há de vir, cresce a diferença entre passado e futuro, de modo que a época que se vive é experimentada como um tempo de ruptura e de transição, em que continuamente aparecem coisas novas e inesperadas”, e ainda, porque “a enorme diferença entre o presente e o futuro, entre a experiência adquirida e a expectativa do que está por vir impregnou o novo tempo da história” (KOSELLECK, 2006, p. 294).

Nesse sentido, o ajuste da hora certa, na realidade, apontava para um ajuste muito mais complexo ao tempo de melhoramentos do ocidente europeu, aos imperativos do capitalismo que se espalhava pelo mundo a partir da Inglaterra, ou ao “tufão impetuoso que parecia apostar corrida com a eletricidade”.

---

<sup>45</sup> BR. APEC. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL (1877-1880), Cx 04, L 05. Ofício n° 256, 10/02/1880.

<sup>46</sup> BR. APEC. GP. MIN. ENC (1886-1889) – Minutas de ofícios ao diretor da EFB. Ofício n° 2.092, de 03/08/1888.

### Referências

- ASSIS, Raimundo J. S. **Ferrovias de Papel**: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880). Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.
- CÂNDIDO, Tyrone A. P. **Trem da Seca**: Sertanejos, Retirantes e Operários (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Ceará, 2005.
- CARVALHO, José M. (org). **A Construção Nacional 1830 – 1889**. Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva; Coedição: Manfre – Madri, 2010.
- DIAS, Maria O. L. S. **A Interiorização da metrópole e outros estudos**. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2005.
- DOBB, Maurice. **A Evolução do Capitalismo**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.
- GRANDI, Guilherme. **Estado e capital ferroviário em São Paulo**: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1960. São Paulo: Alameda, 2013.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos A. M. (orgs). **A invenção do Brasil moderno**: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.
- HOBBSAWM, Eric- J. **A era das revoluções**. São Paulo: Paz e Terra, 2010.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. **O Brasil Monárquico**: do Império à República. Coleção História Geral da Civilização Brasileira. RJ: Bertrand, 1993.
- KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC – Rio, 2006.
- LEMENHE, Maria A. **As Razões de uma cidade**: conflito de hegemonias. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.
- LOPES, Prado. **Um Século de Viação no Brasil (1827 - 1926)** – Produzido na Comemoração do centenário da fundação do congresso legislativo. Rio de Janeiro, 1928.

- MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste**. Campina Grande: EDUFPG, 2007.
- MELO, Josemir Camilo de. **A primeira ferrovia inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway**. Recife: Companhia Editora de Pernambuco/CEPE, 2016.
- MELO, Josemir Camilo de. Capitais Ingleses na Formação da Burguesia Cearense In: **Historiografia em Diversidade: Ensaio de História e Ensino de História**. Campina Grande-PB: Editora da Universidade Federal de Campina Grande, 2008, p. 263-271.
- MEMORIA, Octavio. **Origens da Viação Férrea Cearense**. Fortaleza: Typ. Commercial, 1926.
- ORTIZ, Renato. **Cultura e Modernidade: a França no século XIX**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991.
- POLANYI, Karl. **A Grande Transformação: as origens de nossa época**. 2 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.
- SEVCENKO, Nicolau. SEVCENKO, Nicolau. (org) **História da vida privada no Brasil**. Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- SOUZA, José B. **Para a História Financeira do Ceará**. In: Revista do Instituto do Ceará, 1963.
- TAKEYA, Denise M. **Europa, França e Ceará: origens do capitalismo estrangeiro no Brasil**. Natal: UFRN. Ed. Universitária, 1995.
- WOOD, Ellen. **A Origem do Capitalismo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2001.

**Recebido em:** 14 de junho de 2021

**Aceito em:** 16 de maio de 2022