

Ferrovia e produção agrícola no Ceará no final do século XIX

Área 3 - História Econômica

JEL Classification: N90, N36

Ana Isabel R. P. Cortez Reis(914.147.253-53)

Doutora em História Social, UFC.

Professora Adjunto do Departamento de História, URCA.

Rua Cel. Antonio Luiz, 1161, Pimenta, Crato – CE, CEP 63.100-000. Telefax: +55

(88) 3102 1212

E-mail: belparente@gmail.com

Ana Sara R. P. Cortez Irffi (914.154.463-34)

Doutora em História Social, UFC.

Professora Adjunto do Departamento de Economia, UFC, *Campus* de Sobral.

Rua Cel. Estanislau Frota - Centro, Sobral - CE, CEP 62010-560. Telefax: +55 (88)
3695-5703

E-mail: anasaracortez@gmail.com

Ferrovia e produção agrícola no Ceará no final do século XIX

Área 3 - História Econômica

RESUMO

Este artigo trata das relações estabelecidas entre a chegada das estradas de ferro no Brasil e a produção agrícola desenvolvida para exportação, tomando o Ceará como ponto privilegiado da reflexão. Aqui, discute-se em termos gerais a sobreposição aos interesses do capital estrangeiro no processo de desenvolvimento econômico do país. E mais especificamente: a tradicional associação entre ferrovia e a produção cafeeira, bem como as influências dessa compreensão para a expansão férrea em regiões como o Ceará, no final do século XIX e início do século XX.

Palavras-chave: Ferrovia, Agricultura, Ceará, Século XIX

ABSTRACT

This article deals with the relations between the arrival of the railways in Brazil and developed agricultural production for export, taking Ceara as a privileged point of reflection. Here, we discuss in general terms the overlapping interests of foreign capital in the country's economic development process. And more specifically: the traditional association between railway and coffee production and the influences of this understanding to the railway expansion in regions like Ceara, in the late nineteenth century and early twentieth century.

Keywords: Railroad, Agriculture, Ceará, 19th Century

JEL Classification: **N90, N36**

Introdução

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 publica no Brazil*, 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 estimulava a utilização da lei nº 2.450, aprovada em 24 de setembro de 1873, mediante apresentação no senado por João Lins Vieira de Cansanção Sinimbu e Tomás Pompeu de Sousa Brasil. 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 liquida, que dispense os ditos favores.¹

Considerando ainda que sua argumentação partisse 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

¹ Lei nº 2450, aprovada em 24 de setembro de 1873 (Apud SOUSA NETO, 2012 p. 134, nota de rodapé).

introduzir se cultivo em todos os pontos, em que elle for possível” (REBOUÇAS, 1874, p. 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. A 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. Odilon Nogueira de Matos, no livro *Café e Ferrovias*, afirmou que “considerável foi o progresso de São Paulo”, momento em que

o comércio de exportação e importação que, em 1868, no primeiro ano depois de inaugurada a Santos-Jundiaí, havia sido de umas cinquenta mil toneladas de mercadorias, elevava-se ao triplo. A população da Província, que ao fazer-se o primeiro recenseamento nacional (1872) mal passava dos oitocentos mil habitantes, elevou-se a 1.385.000, em 1890. A quilometragem das ferrovias atingia 2.425 e o número de cafeeiros ultrapassava de cem milhões, produzindo metade de toda a produção brasileira.

Conforme Flavio Azevedo Marques de Saes (1981, p. 187), em *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*, estudo sobre o declínio financeiro de estradas de ferro e sua encampação pelo Estado, as ferrovias se expandiram enquanto o café estava em desenvolvimento e, tão atrelado estava o transporte férreo das trasladadas arrobas de café, que as primeiras crises cafeeiras já revelaram as dificuldades que as vias férreas tinham de enfrentar. Assim, o transporte de qualquer outro produto, mesmo agrícola, por via férrea o tornaria inútil e dispendioso.

Assim, o transporte da produção cafeeira, segundo Welber Luiz, foi recorrentemente apontado na historiografia sobre ferrovias no Brasil como principal finalidade da expansão ferroviária, porque o café “era o produto das terras do centro-sul que se mostrava como mercadoria de maior rentabilidade, sendo a mais interessante no quesito pagamento de frete, pela alta quantidade transportada e pelo alto valor de mercado. Além disso, era o que mais retorno dava aos cofres públicos por ser o item mais taxado pela fazenda” (SANTOS, 2009, p. 64).

Esta foi uma das únicas justificativas aceitáveis para os planejamentos imperiais que buscavam alinhar cada vez mais o Brasil à economia internacional. 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. Como, de outro lado, contribuiria diretamente para o fortalecimento de classes dominantes ligadas à produção agrícola através de uma reorganização do espaço, à medida que essas regiões passavam a figurar como principais localidades do interior, como também para a formação de uma rede de vias de comunicação que servisse às tarefas políticas de um Estado centralizado.

Nesse processo, os trilhos foram expandidos ao longo do território nacional, desde 1852 (ano da inauguração da primeira via férrea no Brasil, construída pelo Barão de Mauá), e foram edificadas a partir de princípios neocolonialistas, ligando centros agrícolas ao principal porto da Província (MELO, 2007, p. 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, p. 46). Assim ocorreu com a Estrada de Ferro de Baturité², 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 monárquico brasileiro.

Entretanto, o fato de que a referida 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, foi indicativo o esforço de João Martins da Silva Coutinho na apresentação de uma perspectiva bastante otimista para os possíveis lucros no transporte da produção agrícola pelos trilhos da Baturité³.

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. Mas, isso não impediu a reverberação de ideias que indicavam a preocupação em apresentar o Ceará como uma Província nos moldes preconizados pelo referido engenheiro.

A ferrovia e a produção agrícola no Ceará.

Nos documentos oficiais é possível constatar o empenho de governantes e engenheiros para provar que o território cearense abrigava bons centros agrícolas, sobretudo nas regiões serranas de Baturité e Cariri – argumentação muito utilizada antes da seca de 1877. Nesses relatórios, as referidas localidades passaram a ser ponto chave nas descrições do território feitas pelas autoridades provinciais.⁴ A Serra de Baturité,

² A incursão do trem através da Estrada de Ferro de Baturité (também denominada de Linha Sul ou Tronco) no sertão cearense iniciou-se nas últimas décadas do século XIX e teve sua finalização no ano de 1926 com a inauguração do ponto final desta Linha Férrea, na cidade do Crato (CE), com um trajeto de 599km. Contudo, a penetração dos trilhos no Ceará também ocorreu em direção ao norte do Estado com a Estrada de Ferro de Sobral (ou Linha Norte) que tinha seu destino final na cidade de Oiticica, contando cerca de 450km de trilhos. Juntas constituíam a RVC – Rede de Viação Cearense, que mais tarde foi incorporada a REFFSA (FERREIRA, 1989). Aqui a discussão considera apenas a Estrada de Ferro de Baturité.

³ **É inquestionavelmente uma das mais palpitantes necessidades de que se resente a província – 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 construcção 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 província, 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 (Relatório de Presidente de Província, 1870, p. 18-19).

⁴ O interesse do governo Provincial cearense na Serra de Baturité, bem como na região do Cariri, demonstra uma compreensão na qual eram considerados os tipos de solo, vegetação e clima, próprios da região serrana, como indicadores de uma maior produtividade da lavoura agrícola. Nesse sentido, era promovida uma economia do espaço cearense na qual algumas terras eram destinadas para a cultura agrícola, enquanto as outras seriam aproveitadas, ou não, em outras atividades, como a criação de gados. Dessa maneira, a serra de Baturité e a região do Cariri, com a chapada do Araripe, se tornavam os

por exemplo, era frequentemente apresentada como o “torrão mais fecundo da província”.⁵ Em 1861, o presidente Antonio Marcelino Nunes Gonçalves ressaltou “os gêneros que em prodigiosa quantidade produzem as serras de Baturité, Acarape, Jubaia, Aratanha, e outros lugares intermedios”.⁶ No ano de 1865, Lafayette Rodrigues registrou “tráfego de 860 mil arrobas”⁷, número que foi anunciado como uma riqueza Provincial num instante em que o Império, através do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, incentivava o incremento da agricultura no Brasil – muito embora essa produção fosse satisfatória apenas em relação a outros municípios e vilas cearenses.

Por vezes, esses discursos eram diretos na afirmação de uma produção de café no interior do Ceará. Pelo que foi referido no relatório de 1868, pelo Engenheiro Chefe das Obras Públicas, José Pompeu Albuquerque Cavalcante (citando palavras de Thomaz Pompeu de Souza Brasil), já existiria nas serras de Baturité e Maranguape, uma lavoura cafeeira em quantidade significativa, desde a década de 1860. Ideia insinuada na afirmação de que

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 as zonas mais abundantes que é possível imaginar, e mais bem plantadas de café.⁸

Da mesma forma, 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”.⁹ 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 feraz 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”.¹⁰

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:

eldorados da agricultura no Ceará. Por isso, a ênfase concedida a tais regiões quando se tratava de construção de uma estrada de ferro no Ceará.

⁵ Relatório de Presidente de Província, 10 de junho de 1865, p. 24.

⁶ Relatório de Presidente de Província, 10 de junho de 1861, p. 14.

⁷ Relatório de Presidente de Província, 10 de junho de 1865, p. 22.

⁸ 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.

⁹ Relatório apresentado ao Presidente da Provincia pelo Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, Engenheiro Chefe da Direcção de Obras Publicas, 1868, p. 03.

¹⁰ 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.

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?¹¹

No mesmo discurso, Thomaz Pompeu mencionou a produção da serra de Baturité, que julgava já resolvida com a construção da estrada de ferro entre Fortaleza e aquela região, o que explica sua menor preocupação em relação a ela. De outro lado, é oportuno considerar que, nesse momento, o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o sul cearense ainda era ponto de disputa. Por isso, há a necessidade por parte de Thomaz Pompeu de exaltar/inventar a grande produção agrícola na região do Cariri. E, 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.

A ausência de estradas, em si, não constituía nenhuma novidade nas discussões sobre o desenvolvimento da lavoura no Ceará. Já foi demonstrado aqui que os presidentes de Província, por várias vezes, defenderam essa mesma ideia, tanto para o Cariri quanto para a serra de Baturité, pois, mesmo esta, muito mais próxima à capital que o Cariri, era considerada uma localidade distante de Fortaleza, “em uma extensão de apenas 39 mil braças”. Assim, conforme Nunes Gonçalves, a cidade de Baturité tinha sua proximidade aniquilada pela ausência de vias de comunicação com capacidade para o transporte da produção pelas tropas de muares.¹²

Porém, é preciso insistir no fato de que discursos como estes existiam no âmbito de disputas interprovinciais pelas verbas do governo Imperial para implementação de ferrovias e outros *melhoramentos*. Assim, o discurso era recurso a ser usado em meio a um conflito, devendo ser compreendido como algo moldado pelos interesses do momento. O próprio Thomaz Pompeu (filho), quando lhe foi conveniente, nas suas falas em sessão da Assembléia 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

¹¹ Assembleia Legislativa, sessão de 26 de agosto de 1873, livro 5.

¹² Relatório de Presidente de Província. 10 de junho de 1861, p. 14.

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, contraditoriamente¹³, 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.¹⁴

Também se deve considerar que o discurso do deputado Thomaz Pompeu após o ano de 1877, sobre as ‘riquezas naturais’ do território cearense, alterava 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 província 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 calamidades a que está sujeita”. 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”.¹⁵

Dessa forma, o discurso era regido pela conveniência de cada momento e orquestrado dentro de um jogo de poderes evidenciado nas disputas interprovinciais. Para defender os interesses que apontavam como sendo do Ceará, mas que, na verdade, eram de um grupo senhorial específico, eram alternadas justificativas contraditórias. De maneira que, ora o Ceará era um Cariri verdejante ou uma serra de Baturité exuberante e absolutamente produtivos, ora essa Província era uma *região seca e sem montanhas cobertas por florestas*.

Em todo caso, o que se percebe é a persistência dos diferentes discursos justificativos para a construção da Estrada de Ferro de Baturité. Os argumentos que exaltavam/exageravam as dimensões e potencialidades da lavoura cearense foram insinuados em muitas ocasiões posteriores, inclusive nos relatório dos engenheiros envolvidos com a obra. Em todas elas foi relacionada a 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 cidade de Baturité e a região do Cariri (onde os trilhos ainda não tinham chegado) foram apontadas como grandes centros produtores e condição suficiente para justificar a construção de uma ferrovia.

¹³ Contraditoriamente, pois no mesmo discurso o Senador Pompeu havia exaltado a fertilidade do Cariri.

¹⁴ Assembléia Legislativa, sessão de 12 de junho de 1871, livro 2.

¹⁵ Assembléia Legislativa, sessão de 16 de junho de 1882, p. 533.

Baturité – situada por conveniência do traçado a 800 metros da rica e florescente cidade deste nome, que por seu turno está encravada no sopé da serra de Baturité, é atualmente a estação mais importante da Estrada. Para ella convergem todos os productos da riquíssima serra, dos quais o principal é o café. Além deste, exporta algodão, assucar de cana, água ardente de canna banana, cacau, vinhos e outros derivados do álcool, fructos e outros productos da industria e pequena lavoura. A serra de Baturité é fora de duvida uma zona privilegiada no Estado do Ceará e sempre respeitada pelas secas que periodicamente o assolam. (...) A falta de estabelecimento de crédito que proporcionem á baixo juros os recursos de que carece a lavoura, tem sido até hoje a causa de não haver agora a agricultura, na serra de Baturité, atingido o desenvolvimento de que é capaz. Corrigindo esse defeito, tem aquella zona elementos para uma produção multipla da que offerece actualmente, uma vez empregados os aperfeiçoamentos conhecidos. (...) A renda anual da estação é de Rs 120:000\$000, sendo Rs 30:000\$000 de viajantes e Rs 90:000\$000 de cargas. 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.¹⁶

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.¹⁷ 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

¹⁶ Cf: Synopse Histórica... Op. Cit, 1892.

¹⁷ 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 offerece 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 intuios do puro patriotismo”. E no Ceará, ainda conforme o Senador, “ao capitalista falta a certesa 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 aparelha com todas as armas fornecidas pela sciencia para não succumbir na luta 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.

grande potencialidade da produção agrícola cearense que, como de costume, apenas não se desenvolvia por obstáculos externos.

Impossível é não considerar que a ênfase em encontrar justificativas para o desenvolvimento aquém do esperado para a lavoura cearense 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 exigüidade 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 Pompeu¹⁸) 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 ruína? A razão está no atraso da agricultura, e, em quanto ella não for melhorada, as estradas servirão muito pouco.¹⁹

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” (*O Unitário* apud ARARIPE, 1973, p. 271). 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.

As ideias reverberadas nos documentos oficiais indicam uma preocupação maior em ter, através da ferrovia, o crescimento de um setor da economia e o fortalecimento de determinadas regiões. Nesse caso, a ferrovia era direcionada para os centros agrícolas muito mais para fortalecimento das classes dominantes através de uma reorganização do

¹⁸ 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 os produtores situados nas proximidades da Estrada Geral do Jaguaribe e o porto de Aracati.

¹⁹ *O Araripe*, 21/04/1860, p. 03.

espaço, à medida que essas regiões passavam a figurar como principais localidades do interior. Como também, o caminho aberto pela via férrea fazia parte de uma rede de vias de comunicação para as tarefas políticas de um Estado Imperial centralizado e para os produtos de uma economia capitalista, cujo consumo contribuiria para homogeneizar os hábitos e costumes interioranos e possibilitar a maior aproximação entre sertão e litoral.

De qualquer maneira, a baixa produtividade da lavoura cearense era indicada. E, se quando se falava em produção agrícola e ferrovias, era referida destacadamente a produção de café, então, se faz necessário considerar as cifras alcançadas neste cultivo que, no Ceará, estava restrito a serra de Baturité e a região do Cariri, durante o século XIX. Na tabela abaixo é possível observar as quantidades do café exportado nessa Província:

Tabela 2: Produção de café no Ceará entre 1850 e 1870

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

Tabela produzida pela autora a partir de tabela apresentada por ASSIS (2011).

Ao que indica a tabela acima, nos anos que antecederam a construção da Estrada de Ferro de Baturité, a produção de café no Ceará era insuficiente para justificar a implementação do 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. Muito embora sua existência fosse insistentemente realçada pelos relatórios provinciais como garantia de que o Ceará, nas regiões serranas, tinha uma produção agrícola significativa, e com um futuro promissor.

Mesmo na historiografia tradicional local, a produção cafeeira foi apontada 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”. Ainda segundo o autor, 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”.²⁰

Ainda assim, 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 3: Principais culturas agrícolas no Brasil em 1875 (Marchesini, 1877, p. 74.)

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

Tabela produzida pela autora a partir dos dados de Marchesini, 1877, p.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, 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 café²¹. Cifra que, por mais que fosse superestimada, indica minimamente a persistência nessa atividade.

De qualquer forma, 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). Mas, como afirmou Welber Luiz, “nem tudo é café...” (SANTOS, 2009, p. 62).

²⁰ 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 são 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, 2000, p. 370-372).

²¹ Na mesma mensagem, foram registrados 129.478 roçados (não especificados) e 7.231 sítios de cana. Mensagem do Governo de Estado, 1895, p. 284.

A observação dos dados propostos pela tabela para a produção no Ceará, em 1875, implica perceber que a atividade agrícola voltada à exportação estava muito mais relacionada ao cultivo do algodão, uma vez que a remessa dessa fibra era o dobro da açucareira e o quádruplo da cafeeira. Esta percepção implica ainda uma conexão de estradas de ferro com uma economia de exportação, não necessariamente baseada no transporte de café. Nesse caso, pode-se considerar, usando as palavras de Welber Luiz: “o que determinava a rentabilidade de uma estrada de ferro era o transporte de grandes volumes de um único produto” (SANTOS, 2009, p. 63).

A historiografia mais recente sobre a expansão das vias férreas no Brasil tem demonstrado que as finalidades desses projetos eram constituídas não apenas pelos interesses de formar uma economia exportadora, mas também na integração nacional desejada, sobretudo, pelos governantes do Império brasileiro. Welber Luiz, em estudo sobre a Estrada de Ferro Oeste de Minas demonstrou que nem todos os interesses de construção de ferrovia estavam relacionados à produção cafeeira. Nesse sentido, propôs pensar o desenvolvimento do mercado interno como um imperativo que não poderia ser desconsiderado. Demonstrando o interesse comungado e alianças estabelecidas entre poder público e sociedade para, além da ocupação dos sertões, dotar

Seu território de mecanismos mais eficientes e menos onerosos de transportes, substituindo assim os velhos muares e eliminando a necessidade pela mão-de-obra cativa, encarecida no decorrer do século; do segundo temos a questão que envolve a arrecadação, afinal, o movimento de trens deve a priori facilitar a cobrança de impostos sobre as mercadorias comercializadas (SANTOS, 2009, p. 67).

O referido autor destacou ainda as análises de William Summerhill sobre a expansão ferroviária no Brasil entre os anos de 1854 a 1913 para destacar os impactos na macroeconomia gerados nesse contexto. Segundo o estudioso americano, o Brasil experimentou maiores ganhos econômicos com a edificação de ferrovias do que países como Estados Unidos, Inglaterra, França, Bélgica e Países Baixos. A razão para isto estaria no fato de que tais países teriam experimentado um transporte relativamente eficiente e barato antes da era ferroviária, causando menor impacto nas suas receitas. Enquanto Brasil, Espanha e México, não tendo desfrutado de um sistema viário que desse vazão satisfatória a sua produção, tiveram na ferrovia a experiência de uma avanço significativo no transporte de cargas e de pessoas (SANTOS, 2009, p. 67-69).

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.²² 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

²² Ao que parece, a produção de laranjas na serra de Maranguape também foi indicada como promissora de uma lavoura agrícola na Província. O jornal Cearense, em notícia publicada em 1877, já anunciava as prosperidades dessa lavoura, utilizando-a como demonstrativo das produções que se poderia esperar para as outras regiões serranas do Ceará. Não por acaso, na mesma nota foi defendido o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité (Cearense, 10/05/1877). O quadro produzido pela administração da EFB para os anos de 1878 e 1879 (meses de junho, julho e agosto) indica o transporte de 206.370kg e 305.130kg, respectivamente. Nele ainda foi destacado o aumento de 98.760kg, no segundo ano. BR. APEC, EF.FB,03,1879. Anexo 2 de ofício não determinado, data do anexo – 13 de setembro de 1879.

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.

Durante o século XIX, a produção do algodão cresceu fortalecendo os grupos sociais que a administrava. Novamente impulsionado pela pausa na produção estadunidense, em virtude da Guerra de Secessão, ocorrida de 1861 a 1865, durante a qual o Ceará exportou essa matéria-prima para as indústrias têxteis da Inglaterra. Conforme Raimundo Girão, apoiado em dados de Thomaz Pompeu de Souza Brasil (o senador) veiculados no Relatório da Associação Comercial do Ceará, o café apenas “superou, em valor, as exportações do algodão entre os anos de 1860-61 a 1864-65 e no de 1877-78. De 1890 em diante os dois gêneros conservaram mais ou menos o mesmo volume, até que o venceu novamente o ouro branco em 1898-99” (GIRÃO, 2000, p. 370).

Numa escrita mais recente sobre a produção algodoeira cearense, Raimundo Jucier Sousa de Assis afirmou que, durante os anos de 1850 e 1870 – período considerado na tabela 01, que apresenta um crescimento tímido da lavoura do café – o cultivo do algodão subiu cerca de 90% (ASSIS, 2009, p. 38). Período em que

Realizou-se, na verdade, como uma primeira fase de ascensão desses produtos com relação à pecuária e agitou os proprietários, os homens de letras no Ceará, os homens de Províncias vizinhas e o estado Provincial para as condições dos transportes, dos portos e de todos os instrumentos que melhorassem, baratassem e ampliassem a produção de algodão e de café para a exportação interprovincial e, agora, internacional (ASSIS, 2009, p. 37).

No tráfego de trens pela Estrada de Ferro de Baturité e nos relatórios anuais dos engenheiros, o algodão parece ter ganhado espaço. Logo nos primeiros anos de funcionamento, esse produto já aparece nas tabelas produzidas pelos engenheiros responsáveis pela construção dos relatórios anuais a serem apresentados à Presidência da Província e, posteriormente, ao Ministério da Viação e Obras Públicas. A título de representação, a tabela abaixo foi construída com dados referentes a 1878 e 1884 (anos iniciais do funcionamento férreo) e 1917 e 1918 (período apontado numa historiografia tradicional como momento de ascensão da exportação da lavoura algodoeira).

Tabela 4 – Gêneros transportados nos trens da EFB em 1878, 1884, 1917 e 1918.

Gêneros Transportados	1878	1884	1917	1918
Agardente	11.640	710.638	-	-
Algodão ²³	47.290	2.887.515	12.920.632	6.144.024
Borracha	1.839	39.364	58.691	158.172
Café	177.550	2.770.819	409.652	402.463
Couros	38.870	123.307	422.102	1.394.460
Diversos	1.097.440	11.667.376	2.497.893	2.854.788
Assucar	-	1.400.656		
Cereaes	-	-	5.196.750	582.270

²³ Para os anos 1917 e 1918, o algodão foi registrado em duas formas: a fibra em pluma e em caroço e o caroço de algodão. Na tabela, esses valores foram somados e apresentados como algodão, pois não interessa aqui uma reflexão mais profunda sobre a exportação de algodão.

Total	1.374.629	19.599.675	21.505.720	11.546.179
--------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Fonte: Tabela produzida pela autora a partir dos dados indicados nos Relatórios de Presidente de Província nos anos de 1878 e 1884 e dados indicados nos Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas de 1917 e 1918.

Na tabela, é possível ter uma noção mínima do aumento da exportação do referido gênero na variação crescente dos volumes da fibra. Além disso, é perceptível o crescimento do transporte de algodão em relação aos demais produtos exportados, inclusive já superando a exportação do café em 1884. De uma cifra de 3,45% da mercadoria que circulou em 1878, há uma evolução para 14,75% já em 1884. Continua em crescimento no intervalo de cerca de 33 anos, chegando a perfazer aproximadamente 60, 07% da mercadoria transportada em 1917; e, em 1918, aproximadamente 53,21%. Nos dois últimos casos, a exportação de algodão era maior que a soma dos demais gêneros, que praticamente não se diversificaram – houve apenas a substituição da aguardente pelos cereais.

Benedito Genésio Ferreira, em estudo sobre essa ferrovia, fez uma detalhada narrativa das oscilações que o transporte desta fibra (e de outros produtos) teve durante o período compreendido entre 1878 e 1930 (FERREIRA, 1989, p. 127-146). Conforme esse autor, a marca alcançada no transporte de algodão²⁴, verificada em 1917, não havia sido observada nos anos de funcionamento da EFB.²⁵ Esse aumento, inclusive, teria sido brusco, posto que, em 1916, as toneladas de algodão que haviam sido transportadas constituíam número menor que a metade do verificado em 1917 (FERREIRA, 1989, p. 134). O autor ainda demonstrou, a partir dos dados colhidos em relatórios dos engenheiros, a evolução da exportação de algodão que, entre subidas e algumas descidas, se tornou “a mola mestra da renda da Estrada”.

É importante destacar, ainda, que a safra de algodão era motivo de preocupação para os responsáveis pelo tráfego da EFB. Nas palavras do engenheiro responsável pelo relatório em 1913, em trecho no qual tratava da aquisição de material rodante para a referida ferrovia, fica evidente ‘o peso’ da lavoura algodoeira para o trânsito férreo. Sendo o relato, “não fosse essa circunstância e certamente uma terceira e crise de transporte se daria, este anno, ao começar a safra de algodão, em setembro ultimo”; menção que indica a importância que a produção dessa fibra ganhou no Ceará no início do século, pelo menos.

De fato, os relatórios enviados ao Ministério da Viação e Obras Públicas nesse período apontam uma produção de algodão maior que a capacidade de frete da Estrada de Ferro de Baturité. No documento referente a 1917, foi registrado que “apesar de ter havido aumento no número de trens, mesmo assim, o tráfego não pode dar vazão á grande quantidade de carga que aguardava transporte, tendo se tornado insuficiente nos dois últimos meses do anno, á vista do accumulo de algodão nas estações, em quantidade que dava, diariamente, uma media de oito a nove mil fardos”.²⁶ No ano seguinte, a situação se repetiu em proporções semelhantes: quando “os armazéns das estações de maior movimento foram insuficientes para recolher a grande quantidade de

²⁴ Conforme Benedito Genésio Ferreira, esse produto assumiu a cifra de cerca de 43% dos volumes em frete na EFB, em 1917, sendo seguido por fazendas com 10,3% e “o item genérico diversos” com 20,3%. Tal cifra, embora seja um número diferente do extraído da tabela apresentada, é importante considerar que, mesmo assim, é afirmado pelo referido autor que a produção de 1917 tinha sido bem superior as dos anos anteriores.

²⁵ Muito embora haja referências em relatórios de anos anteriores que indicam a importância da safra de algodão para o tráfego de trens.

²⁶ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1918, p. 68.

carga apresentada, sendo preciso que, devido á demora do transporte, o algodão ficasse prejudicada em casas particulares, até que pudesse ser aceita pela estrada”.²⁷

Dessa forma, havia um reconhecimento do peso que a lavoura algodoeira tinha para os cofres da EFB. No ano de 1919, em ofício de 11 de fevereiro, Henrique E. Couto Fernandes, então Engenheiro Chefe da EFB, também afirmou a importância da lavoura de algodão para o tráfego férreo, em ofício endereçado ao ministro da Viação e Obras Públicas, Afranio de Mello Franco. Segundo Henrique Fernandes, defendendo a ligação da EFB com a EFS através da ligação Fortaleza-Sobral mencionou que “os terrenos por ella atravessados constituem uma das zonas mais productoras de algodão, que é na Rede de Viação Cearense o artigo de resistência de suas tarifas”.²⁸ Opinião repetida no relatório enviado ao Ministério da Viação e Obras Públicas em 1920.²⁹ E, novamente indicada em 1922, quando foi registrado: “o algodão que nesta Rede é, dentre os artigos exportados, o maior factor da receita, contribuiu com 19.309 toneladas, que produziram 607:086\$600, ou seja 34,59% do frete de mercadorias”.³⁰

Nada obstante, essas circunstâncias não implicavam simplesmente uma lavoura de proporções gigantescas. No caso específico de 1918, por exemplo, devem ser também considerados os embaraços provenientes do envelhecimento do material rodante e da insuficiente política de conservação da via permanente, como foi indicado no mesmo relatório. Segundo o autor do documento, para essa situação “concorreu a falta de material rodante, e sobretudo a de locomotivas” e, para dirimir-se de qualquer responsabilidade, advertiu que “quando foi declarada a rescisão do contrato da South American Railway Construction Company, Limited o material de tracção encontrava-se em péssimo estado de conservação e funcionamento apesar das reiteradas exigências da Fiscalização”.³¹

Em 1919, novamente o material rodante foi apontado como um fator que atrapalhava a exportação de algodão. Segundo o autor do relatório,

O precário estado do material rodante e de tracção, existente nas linhas em trafego – Baturité e Sobral –, tem sido o maior factor da dificuldade de transportes, cujas crescentes necessidades mais se agravaram no anno próximo findo, dada a extraordinaria affluencia de carga submettida a despacho, não somente nas iniciais, mas tambem nas do interior. (...) Não era possível á Administração, a despeito de seus esforços, normalizar ou attenuar, ao menos, tal situação, motivada pela falta de material rodante, sobretudo de locomotivas.³²

Tais circunstâncias indicavam os empecilhos à que a circulação de mercadorias estava exposta. As dimensões da Linha férrea implicavam na determinação do tipo de Locomotiva e vagões a serem usados, bem como as extensões a serem percorridas. Nesse sentido, deve-se considerar que havia um limite de peso suportado tanto pela máquina como pela linha férrea. No relatório de 1913 foi sugerida a substituição desses trilhos “por outros de 30 ou 32 [quilos], até pelo menos o kilometro 120, da Linha Central”, o que se acreditava aliviar o tráfego da parte inicial (serrana) de onde, segundo

²⁷ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1919, p. 355.

²⁸ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1918, p. 68.

²⁹ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1920, p. 133.

³⁰ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922, p. 125.

³¹ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1918, p. 68.

³² Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1919, p. 355.

o relator, vinha a maior parte das exportações e também porque esse trecho de 120 km “era escoadouro único de toda mercadoria vinda do longínquo sertão”.³³

Contudo, essas circunstâncias também insinuavam que a Estrada de Ferro de Baturité não havia sido projetada para ter a mesma capacidade de transporte que ferrovias sulistas, por exemplo. A EFB, cuja construção passou por várias dificuldades financeiras, foi edificada com trilhos de aço do tipo Vignolle de 20.450Kg, segundo afirmado por Lassance Cunha, na sua *Synopse Histórica*. Essa especificação, ao que indica o relatório citado acima, não suportava a demanda do tráfego férreo já em 1912-13, quando foram transportados uma média de 9.016.657 e 10.565.120 quilos por quilômetro, respectivamente. Números pouco significativos na comparação com as outras ferrovias arrendadas pela União³⁴: a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (com 134.068.365kg em 1912 e 155.006.377kg em 1913) e a Paraná (com 42.774.319kg em 1912 e 43.598.174kg em 1913), duas maiores desse conjunto em exportação de mercadorias. De outro lado, ainda pode ser considerado que, em ambos os anos, o peso por quilômetro de percurso de passageiros excedeu em mais 2000 Kg, a quantidade de mercadorias.³⁵

Da mesma forma, o tamanho da bitola escolhida sugeria a perspectiva de circulação férrea que se tinha em mente. Essa medida estava relacionada ao tipo e natureza da exploração econômica da via e capacidade de tráfego pretendida. Na construção da Estrada de Ferro de Baturité, a distância que separava a face interior de uma linha de trilho da outra, a bitola, era de um metro. A bitola métrica foi a medida mais utilizada na construção das ferrovias brasileiras, consistindo em mais de 20.000km de linha férrea. Era considerada uma bitola estreita, em relação à bitola de Stephenson de 1,45m, que no Brasil foi usada em partes da Estrada de Ferro Central do Brasil (PEREIRA, 1958). Essa estrutura era posicionada no centro dos dormentes, o que lhe conferia a estabilidade exigida para a passagem do trem com peso correspondente ao suportado por ela.

Segundo Icimoto, no caso de uma via férrea de bitola métrica, como a Baturité, entre as vantagens possíveis estavam: curvas de menor raio; menor largura de plataforma, terraplenos e obras de arte; economia de lastro, dormentes e trilhos; menor resistência à tração; economia nas obras da arte; e, material rodante mais barato. Em contrapartida, as desvantagens eram a menor capacidade de tráfego, menor velocidade e necessidade de baldeação nos entroncamentos com outras bitolas (ICIMOTO, 2013, p. 47).

De todo modo, não é interesse desse trabalho fazer uma reflexão exaustiva sobre o transporte de mercadorias no Ceará através da EFB. Muito menos, especificar em momento se iniciou a decadência observada no funcionamento da Estrada de Ferro de Baturité durante o século XX, sobretudo no transporte de passageiros.³⁶ Apenas se

³³ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1913, p. 103.

³⁴ As ferrovias arrendadas pela União em 1912-1913 eram: Madeira- Mamoré, Estrada de Ferro de Baturité, Estrada de Ferro de Sobral, Central do Rio Grande do Norte, Natal a Itamatahy, Cond D’Eu, Central de Pernambuco, Sul de Pernambuco, Central de Alagoas e Ramal, Ribeirão a Cortez, Recife ao São Francisco, Paulo Afonso, Bahia ao São Francisco e ramal, Central da Bahia e ramais, Bahia e Minas, Rede Sul Mineira, Formyga a Goiás, Araguari a Catalão, Itapura à carumbá, Maricá, Paraná, D. Thereza Christina, Blumenau a Hansa, Viação Férrea do Rio Grande do Sul e Itaqui a S. Borla.

³⁵ Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1913, p. 21-22.

³⁶ A Estrada de Ferro de Baturité, assim como muitas outras edificadas no Brasil, apresentou frequentes déficits nos seus balanços. No caso da Baturité, esses índices baixos podem ser verificados, sobretudo, na segunda década do século XX. Conforme Benedito Ferreira, em 1920, o Estado passou por uma crise econômica, “quer por causa da seca e da guerra, quer por outros fatores [com] queda de 23,5% no valor das exportações, que cai de 32.400 em 1919 para 24.787 contos em 1920”. Existindo apenas em 1923

tentou demonstrar como foi construída através de um discurso a ideia de que o Ceará tinha uma produção agrícola (cafeeira, e depois algodoeira) que justificava a existência de uma estrada de ferro, e também para se alinhar ao discurso de progresso e modernidade vigente no final do século XIX e início do XX.

É profundamente irônico, no entanto, observar que a ideia contra a qual se lutou na década de 1870, principalmente, de que o Ceará não estaria apto a ter uma estrada de ferro em seu território em virtude da falta de uma lavoura maior, foi também usada para justificar o investimento em rodovias em lugar de ampliar a ferrovia existente. Na Mensagem de Governo de Estado, de 1917, foi afirmado que

A nossa viação férrea acha-se inteiramente ao Cargo do Governo da União, e sobre o seu desenvolvimento já tive ocasião de fallar, no capitulo referente as ‘Obras Federaes’. Nenhuma das concessões dadas por esta Assembleia para a construcção de estradas de ferro estadoaes, teve até hoje inicio de execução. É que **empresas dessa ordem são inviáveis em regiões, cuja massa de productos é insufficiente para a manutenção de trafego remunerador do avultado capital a empregar. Nossa atenção se deve voltar para as estradas de rodagem**, meio primitivo de desenvolvimento dos velhos paizes da Europa, e hoje resurgido, graças ao automovel, como a expressão mais viva do progresso.³⁷

Anos mais tarde, quando foi finalizada a construção da Estrada de Ferro de Baturité, com a inauguração da estação de Crato, em 1926, já foi anunciada pelo então presidente do Brasil, Washington Luis, a preferência pelo estabelecimento de estradas de rodagem: *Governar é abrir estradas e estradas de rodagem*. Fatos que insinuam o desinteresse pelo investimento em transporte férreo no Brasil, a partir do início do século XX.

Por outro lado, é sugerida a continuidade da sobreposição aos interesses do capital estrangeiro no processo de desenvolvimento econômico do país. Da mesma forma que a construção de vias férreas no território brasileiro foi consequência da expansão do capital inglês (que aqui introduziu e estabeleceu princípios e relações capitalistas), se deu o desvio de investimentos em transporte da malha ferroviária para a rodoviária. Essa modificação de um tipo de estrutura viária terrestre para outra foi, na verdade, resultado do estabelecimento de complexas relações, marcadas pelo afastamento da área de influência da Inglaterra, e pela aproximação e associação engendrada com os Estados Unidos da América, economia emergente como potência mundial no fim da Primeira Grande Guerra.

Assim, a estrada de ferro no Brasil, e no Ceará, não foi abandonada porque se tornou uma tecnologia obsoleta ou ultrapassada. Nem se tratou simplesmente de uma expansão tão célere do capitalismo que terminou por ultrapassar a própria ferrovia. Pelo contrário, a estrada de ferro em território brasileiro se tornou obsoleta pela ausência de uma política de investimentos que garantisse sua modernização – diferentemente do que ocorreu em vários países europeus e asiáticos mais ricos, que ainda hoje investem em ferrovia (os trens-bala são exemplo disso). Nesse sentido, a via férrea em si não perdeu sua eficiência, mas foi progressivamente abandonada durante o século XX, no Brasil, em favor de outros meios de transporte.

uma reação, mas, também segundo autor, “em termos de ferrovia, 1923 é o último ano em que a EFB é superavitária dentro de nossos limites cronológicos” [1870-1930] (FERREIRA, 1989, p. 139).

³⁷ Mensagem do Governo de Estado, 1917, p. 35.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARARIPE, J. C. de Alencar. A comunicação pelos caminhos de ferro. In: Revista do Instituto do Ceará. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Tomo LXXXVII – Ano LXXXVII. Jan/Dez de 1973.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. Ferrovias de Papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880). Dissertação defendida no Programa de Pós-graduação em Geografia da UFC, 2011.

FERREIRA, Benedito Genésio. A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930; Projeto História do Ceará, Política, Indústria e Trabalho 1930-1964. Fortaleza, Edições Universidade Federal do Ceará/ Stylus Comunicações, 1989.

GIRÃO, Raimundo. História Econômica do Ceará. Casa José de Alencar – Programa Editorial. 2 ed. Fortaleza, 2000.

ICIMOTO, Philip Hideyoshi. Dormentes de Madeira Laminada Colada de Pinus oocarpa. Dissertação de Mestrado defendida no Programa de Pós-graduação em Ciências e Engenharia de Materiais da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2013.

Marchesini, G. B. II Brasile e Le sue Colonie Agricole. Roma: Tipografia Barbera, 1877. Acervo Brasileira USP Digital, p. 74.

MELO, Josémir Camilo de. Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste. Campina Grande: EDUEFG, 2007.

PEREIRA, Antonio Lopes. Estradas – Rodovias e ferrovias (projeto e construção). Rio de Janeiro: Livro Técnico LTDA, 1958.

REBOUÇAS, André Pinto. Garantia de Juros: estudos para a sua applicação às emprezas de utilidade publica no Brazil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874.

SAES, Flavio Azevedo Marques. As ferrovias de São Paulo (1870-1940). São Paulo/Brasília: HUCITEC/INL, 1981.

SANTOS, Welber Luiz. A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898). Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Ouro Preto, 2009.

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