

À ESPERA DO PROGRESSO: A ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ RUMO A CIDADE DO CRATO NO SÉCULO XIX

Igor Carlos Feitosa Alencar¹
Universidade Federal da Paraíba
igor.urca@hotmail.com

RESUMO

Esse trabalho trata de aproximações com objeto de estudo de uma pesquisa de mestrado. São esforços na busca de contextualização da Província cearense no final do século XIX, objetivando entender como se dava naquele período a defesa da necessidade do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité até a cidade do Crato, esta que, naquele período, apresentava uma dinâmica intraurbana de centro comercial da região do Cariri cearense. Analisando relatórios de Presidentes da Província e matérias jornalísticas, além de dados econômicos que fazem parte do levantamento bibliográfico, é possível identificar dois eixos de argumentação por parte da classe senhorial fortalezense interessada na conclusão da obra, demonstrando que para além do escoamento da produção haviam interesses ideológicos fundados numa disputa política interna sob os quais a chegada da linha férrea até o Crato se fazia fundamental.

Palavras-chave: Estrada de Ferro de Baturité; Crato; Geografia Histórica

GT – “8”: “Geografia Histórica Urbana”

¹ Orientação: Professora Dra. Doralice Sátyro Maia

1 INTRODUÇÃO

No ano de 1872 na cidade de Fortaleza na Província do Ceará, que até então cumpria função de capital política, se inicia a construção de uma linha férrea que tinha como ponto final a cidade de Crato localizada no extremo sul da Província e distante cerca de 500 km.

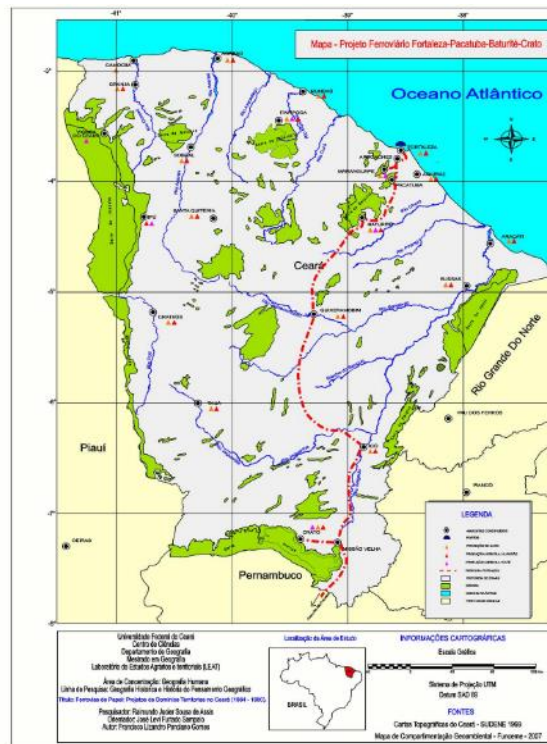
Naquele contexto, diante de problemas financeiros e políticos que acarretaram em longos atrasos com a suspensão da obra em alguns períodos, essa linha férrea atinge o Crato somente em 1926. Nesse sentido, se faz cogente entender de que modo ao longo desse intervalo de tempo fora defendido que o projeto se cumprisse em sua totalidade.

Buscamos a partir de fontes oficiais e jornalísticas atrelando com trabalhos de geógrafos, historiadores e economistas (compreendidos no levantamento bibliográfico da pesquisa) analisar a maneira pela qual naquele contexto a classe mais interessada na realização dessa obra, a elite fortalezense, defendeu principalmente junto à Corte, o prolongamento dessa via até a cidade de Crato.

Esse trabalho se faz necessário enquanto uma aproximação do objeto de estudo de uma pesquisa maior acerca da produção do espaço urbano da cidade do Crato após a chegada da Estrada de Ferro de Baturité (EFB). Logo, é relevante nesse primeiro momento um esforço no entendimento do porquê da escolha da cidade enquanto ponta de linha, como também de que maneira se defendeu que a obra se completasse chegando à cidade nas primeiras décadas do século XX.

O contexto econômico cearense não se mostrava dos mais aptos à construção de uma linha férrea, tanto que, apesar do projeto denominado “Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato” (Figura 1) estar pronto desde os anos 1860, apenas uma década depois é formada a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité. As suas obras foram iniciadas em 1872 do percurso da linha férrea que partia do litoral em Fortaleza rumo ao sertão no Sul da Província

Figura 1 – Mapa do projeto ferroviário Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato



Fonte: Assis (2011).

O projeto tinha como objetivo levar o “progresso” e a “modernidade” ao sertão através do ferro que cortaria a Serra de Baturité, a depressão sertaneja encontrada na área central da Província e atingir no sopé da Chapada do Araripe a cidade do Crato.

Todavia, apesar dos discursos que permeavam o ambiente político de Fortaleza na defesa da construção da linha férrea, na realidade, se os mesmos não fossem somados a capitais efetivamente empenhados na construção da via, pouco ecoavam para além de jornais e relatórios, muitas vezes circunscritos à capital.

Os problemas financeiros quanto a construção da ferrovia são identificados desde o início das obras. O projeto estava pronto, as forças políticas se mostravam empenhadas na defesa da realização do mesmo, todavia a dificuldade maior se encontrava

[...] na falta de recursos que conseguissem implantar uma ferrovia com um traçado audacioso, cheio de *obras d'arte* para serem realizadas, materiais para serem importados e mão-de-obra especializada para ser paga, além de necessitar de braços dos operários assalariados, já que a *Lei de Garantia de Juros* “proibia” o emprego de braços escravos nas obras que participavam no rol da era (no “drama”) do progresso. (ASSIS, 2011, p. 104/105, grifos do autor)

Nesse sentido, desde o início de sua construção, a EFB tinha como perspectiva um cenário de dificuldades financeiras que acarretaria em longos anos de duração das obras para sua conclusão. Diante desse cenário algumas lacunas despertam nosso interesse, e a que visamos dar destaque no presente trabalho está relacionada à forma como os agentes políticos e econômicos insistiram para que essa via férrea completasse o cruzamento de toda a Província para alcançar o Crato nas primeiras décadas do século XX.

2 Eixos de argumentação do prolongamento da ferrovia até o Crato

No estágio atual da pesquisa, é possível – até para facilitar o processo de investigação – dividir a argumentação da defesa da necessidade da estrada de ferro chegar até o Crato em dois eixos.

O primeiro argumento se dá a partir de um viés economicista que visava resolver o quanto antes os impasses nas dificuldades de escoamento da produção de algodão do sertão para o litoral; já o segundo está pautado na necessidade de integração do território (tentativa recorrente por parte da Corte desde o fim da Guerra do Paraguai) no qual apostava em uma ligação férrea que partiria do Crato até as margens do rio São Francisco.

Obviamente ambos os eixos estão relacionados e compõem o âmago da argumentação oficial e jornalística da época. Porém, o intuito é aprofundar cada um destes vieses entendendo de que maneira os discursos compreendidos pelos dois eixos são complementares.

2.1 Das transformações na base econômica do Ceará à construção da linha férrea

Uma ferrovia ou qualquer obra viária não se constrói sem bons argumentos que embasem efetivamente sua essencialidade, principalmente no século XIX numa Província de ocupação tardia e de economia até então pouco expressiva a nível nacional. É somente a partir das transformações na base econômica da Província cearense, do gado para a produção de algodão, que irão aticar entre a classe senhorial da época os ideais da necessidade de construção de uma linha férrea.

Essa classe política e econômica interessada na obra se utilizou de discursos que enalteciam o início da construção, assim como a defesa do prolongamento da linha até o Crato. Que diante dos problemas financeiros encontrados ao longo do tempo só o atingiu em 1926.

É necessário entender como e porque era realizada uma defesa que visava garantir da forma que estava no projeto apresentado (ou seja, que a via chegasse até o Crato), ao longo desse intervalo de quarenta e quatro anos que separam o início das obras da EFB com a chegada dessa ao sul da então Província.

Para tanto, nesse tópico procuramos nos aprofundar acerca do discurso pautado no escoamento da produção, principalmente do algodão que carecia ser transportado das remotas terras do sertão cearense à capital Fortaleza para que então fosse exportado.

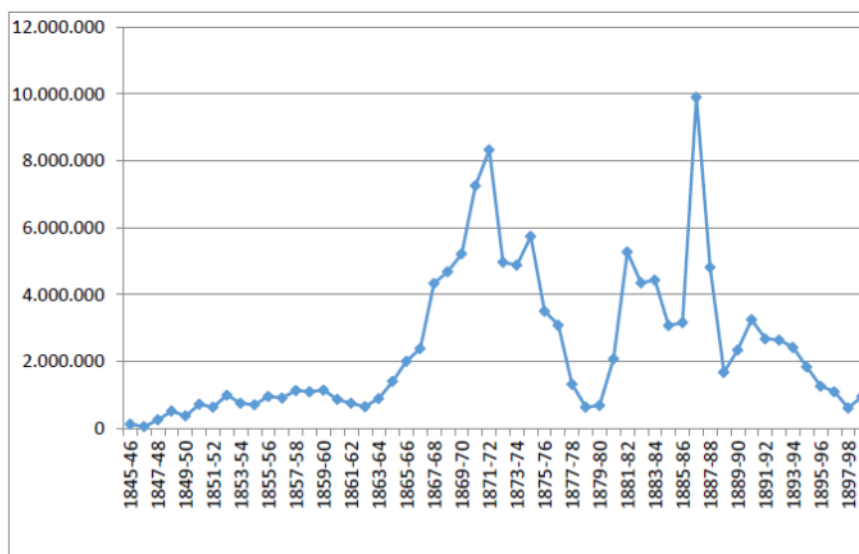
A produção de algodão no sertão do Ceará dá-se diante do cenário da Guerra da Secessão nos EUA, permitindo que esse produto seja exportado para abastecer o mercado europeu. Sendo assim, com um aumento da produção justifica-se que as antigas estradas de boiadas que ligavam o sertão ao litoral se mostravam bastante deterioradas e insuficientes para tal escoamento.

No que se refere à exportação do algodão cearense no século XIX, Lima Júnior (2014) caracteriza esse período no qual

[...] os montantes produzidos pela Região Nordeste crescem e conquanto os principais produtores fossem o Maranhão e o Pernambuco, o Ceará acompanhou a mesma dinâmica em termos de efeitos da evolução do mercado externo no que refere à sua produção e exportação [...] É exatamente nas fases de corte do fornecimento norte-americano que ocorrem os auges da exportação cearense. (p.26)

Lima Júnior ainda demonstra através de um gráfico, de que forma numericamente a exportação do algodão cearense se expande durante os períodos de diminuição do fornecimento do algodão norte americano. Conforme demonstra o Gráfico 1:

Gráfico 1 – Ceará: evolução da quantidade exportada de algodão 1845-1900 (kg)



Fonte: Elaborado por Lima Júnior (2014) a partir de Girão (1947, p. 218-219)

Os ápices na exportação se dão justamente nos períodos das discussões sobre a necessidade da construção de uma linha férrea na década de 1860 e, também, a partir da construção da mesma já na década de 1870. Assim, identificamos como há uma corroboração entre os discursos sobre a precariedade das antigas estradas de boiadas e o aumento na exportação do algodão (que em sua grande maioria provinha do sertão, sendo necessária o prolongamento dessa ferrovia até o sul da Província).

Nesse sentido, a construção da estrada de ferro viria com um duplo significado, permitir um escoamento mais rápido da produção do algodão vindo do sertão (também o café da serra de Baturité) e estabelecer efetivamente Fortaleza enquanto capital política e econômica do Ceará.

Oficialmente essa necessidade de construção da linha férrea aparece no mesmo período compreendido da elaboração do projeto, na década de 1860, no qual o Presidente da Província, José Bento Figueiredo Jr do Partido Conservador, afirma em relatório de 1864 que

Um caminho de ferro, que, partindo d'esta capital, atravessasse Baturité e demandasse o Cariry, serviria a um extenso trafego, capaz de largamente compensar os capitaes immobilizados. A produção actual das zonas que aquelle caminho veria de cortar já é o suficiente para alimentar o movimento ordinario de uma via férrea [...] (RELATÓRIO, 1864, p. 40)

O Presidente evidencia a necessidade da linha férrea que atravessasse a serra de Baturité (cerca de 115km de Fortaleza) onde se encontrava a produção de café e que também atingisse a região do Cariri (cerca de 500 km de Fortaleza) de onde provinha parte expressiva da produção de algodão. Nesse período, três cidades se descavam na região: Missão Velha, Barbalha e o Crato.

A argumentação do Presidente está pautada no fato de que a produção que já havia naquela região era o suficiente para manter o caminho de ferro que havia de chegar. Também outras culturas em menor relevância permeavam a região do Cariri, como é o caso do café cultivado no sopé da chapada do Araripe.²

Todavia, é a cultura do algodão que se destacava na região do Cariri. No relatório de 1863 o Presidente da Província já havia afirmado que “os municípios que mais se cultivava algodão são os de Maranguape, Fortaleza, Imperatriz, Santa Cruz, Aracaty, Baturité, Meruoca, Serra Grande e Crato” (RELATÓRIO, 1863, p.45-46).

Isso demonstra que a produção agrícola se mostrava de forma expressiva, assim como que essa, no caso da região do Cariri, o Crato se destacava quanto a expressividade de sua dinâmica produtora e comercial. Portanto havia a necessidade tanto da estrada de ferro chegar até a região, assim como que se estabelecesse o Crato como ponta de linha.

No Quadro 1 adaptado por Assis (2011) a partir do livro “Ceará: a crise permanente do modelo exportador” (GUABIRABA, 1989), é perceptível a expressão da produção de café e algodão na Província Cearense ao longo da segunda metade do século XIX.

Quadro 1 – A produção de algodão e café na Província cearense na segunda metade do século XIX

Anos	Quilos	
	Algodão	Café
1850	717.293	207.909
1851	630.337	218.938
1852	991.628	442.192
1853	746.915	366.621
1854	703.303	101.083
1855	954.062	128.810
1856	904.334	83.930

² No relatório do presidente da Província de 1862 era apresentada uma tabela com os municípios cultivadores de café e a quantidade de fazenda voltadas para essa cultura. Na região do Cariri nos municípios de Barbalha e Crato são identificadas 21 fazendas (p. 46).

1857	1.128.168	510.924
1858	1.091.375	575.926
1859	1.139.354	828.730
1860	863.479	1.293.300
1861	745.828	2.810.940
1862	646.050	2.157.546
1863	888.290	1.605.651
1864	1.403.261	454.280
1865	2.002.114	1.092.344
1866	2.380.838	778.604
1867	4.332.412	1.812.687
1869	4.686.300	50.800
1869	5.219.147	877.523
1870	7.253.893	560.283

Fonte: Assis (2011) adaptado de Guabiraba (1989).

É expressivo o crescimento da produção do algodão nos anos seguintes ao início da discussão da construção da estrada de ferro, entre 1863 e 1870. Esse crescimento tem uma média de 909 kg ano. Vale destacar também que em 1870 esse crescimento alcançou seu ápice de 2.034,746 kg de algodão em referência ao ano anterior.

No mesmo relatório de 1864, o Presidente ainda lança expectativas acerca da alteração na dinâmica produtiva das áreas onde a estrada de ferro alcançasse, na qual a partir do rumor da sua chegada estaria “despertando a atividade dos agricultores e abrindo-lhes largos horisontes [que] teria o efeito magico de centuplical-a.” (RELATÓRIO, 1864, p. 40)

Para atender a produção crescente no interior da Província, assim como diante da perspectiva de aumento dessa, a estrada de ferro necessitaria ser implementada ligando a capital exportadora ao sertão produtor e, conforme apontado no relatório de 1863, era o Crato na porção sul da Província que apresentava maior produção de algodão no século XIX.

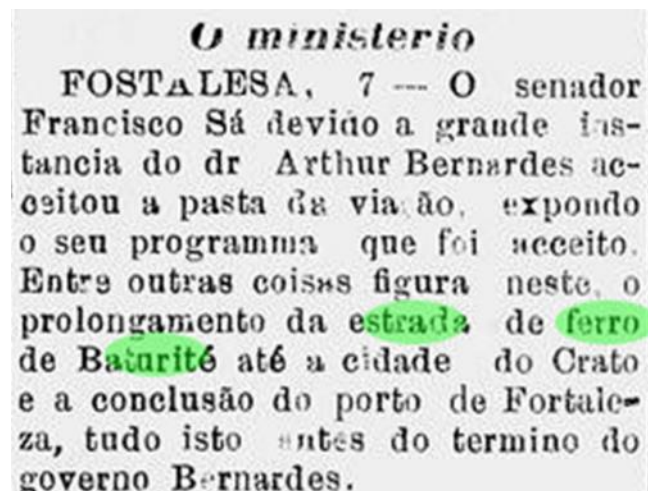
Tamanha era a importância do Crato que na “Configuração urbana no século XIX (1800-1850)” publicado pela Superintendência do Desenvolvimento do Estado do Ceara (SUDEC) em 1975 o município do Crato apresentava grau 1 de importância urbana, junto de outros como Fortaleza e Aracati (considerada até a construção da EFB a “capital econômica” da Província devido aos caminhos de boiadas apresentarem como rota final o seu porto). E também sua função urbana, segundo o mesmo estudo, era de “centro comercial abastecendo o Cariri” (SUDEC, 1975).

Junto aos discursos oficiais, os jornais também exerciam seu papel na defesa do prolongamento da EFB até o Crato. Muitos dos meios de imprensa do século XIX e XX estavam

ligados a mesma classe senhorial que articulava junto à Corte e posteriormente ao governo federal a necessidade da finalização do projeto da linha férrea.

Em 1922, quatro anos antes da inauguração da estação no Crato, o Jornal “A Lucta” (Figura 2) anuncia a escolha do Ministro de Viação e Obras Públicas que trazia em seus planos a finalização da EFB até o Crato.

Figura 2 – Jornal “A Lucta” de 1922 anunciando os planos do novo ministro de Viação e Obras Públicas



Fonte: Jornal “A Lucta (CE)” Ano 1922\Edição 00572

A fala do então novo Ministro de Viação e Obras Públicas, o senador Francisco Sá, de que seu programa foi aceito e que nesse trazia o prolongamento da EFB até o Crato demonstra que, mesmo após o fim do Império, na recente República os planos para efetivação da construção da EFB se mantinham.

A insistência no término da obra já nesse período demonstra, também, que a força política da classe senhorial cearense ainda se fazia relevante na garantia de recursos para a continuação da referida obra mesmo após o fim do Império.

Essa insistência se fazia ainda pelo viés econômico na necessidade de se exportar o algodão do sertão para o litoral. Outra matéria do jornal “A Lucta” indica tal fato no ano seguinte, em 1923, ao relatar a situação vivida pelos que desejavam exportar sua produção sem que a estrada de ferro tenha chego ao seu destino final.

Figura 3 - Jornal “A Lucta” de 1923 expondo a situação da Estrada de Ferro de Baturité e a necessidade do seu prolongamento

ESTRADAS DE FERRO--Dos 464 kilometros de via-ferrea projectados acham-se construidos e em trafego 156, em construção 77, suspensos 35, não iniciados 106. Dos 156 construidos 84 são ao serviço das construcções. As despesas attingiram a 49 mil e tantos contos, inclusive material rodante sobressahindo entre este 33 locomotivas a 200 contos cada uma e 500 kilometros de trilho a 40\$000 o metro. Opina a comissão pelo urgente prolongamento da estrada de ferro de Baturité, afirmando a commissão que num só dia encontrou de Ingazeira a Crato 538 burros e jumentos transportando algodão e rapadura para o primeiro ponto da estrada de ferro.

Fonte: Jornal “A Lucta” Ano 1923\Edição 00604

Nesse trecho do Jornal “A Lucta” encontramos um panorama geral da EFB. Um dado importante diz respeito ao fato de passados quarenta e um anos do início das obras, apenas 156 km estavam construídos e em tráfego. Isso demonstra que as dificuldades financeiras se encontravam tanto na construção, quanto em manter ativa a ferrovia.

Diante do cenário de 106 km não iniciados e os custos elevados dos materiais e locomotivas da linha férrea, a comissão apela em caráter de urgência pelo prolongamento da via até o Crato enquanto necessária à resolução dos problemas no transporte do algodão e da rapadura que, conforme a reportagem, entre Ingazeiras e Crato encontraram 538 burros e jumentos fazendo o trajeto dos locais de produção até o ponto mais próximo construído da linha.

As dificuldades financeiras da EFB já haviam aparecido em relatório do Presidente de Estado em 1891, que naquele momento afirmava que os estudos necessários para o prolongamento da via encontravam-se prontos e reafirmava a necessidade da realização da obra:

Achando-s concluidos os estudos do pronomamento da estrada de ferro de Baturité até o Crato, e de Sobral até Cratheús, a situação desoladora do fragello estava indicando, como medida opportuna, a decretação e organização d'essa serviço, um dos meios poderosos e eficazes para attender á assistencia publica. Assim, levando-se essas estradas até os centros productores, se proporcionaria transporte rapido e facil dos productos para o

littoral, dando-se vigoroso impulso ao desenvolvimento do commercio e das industrias; e detendo-se, pela prompta expedição dos soccorros, nas adversidades meteorologicas, a população no seu domicilio, se impediria a deserção vertiginosa do lar, causa de tantos prejuízos e soffrimentos. (RELATÓRIO, 1891, p. 31)

Em seu relato aparece um novo aspecto relacionado à necessidade do prolongamento da via férrea, além da ligação dos centros produtores ao litoral. A “vantagem” estava no fato de que com sua chegada, haveria o desenvolvimento maior do comércio e das industriais no interior do estado que por sua vez ofereceriam condições para sua população enfrentar as adversidades meteorológicas.

A classe senhorial fortalezense pretendia ao mesmo tempo proporcionar as mercadorias melhores condições de fluidez e a população pobre o contrário, uma maior fixação em seus lugares para que nas adversidades meteorológicas, ou seja, durante as secas, essa população não voltasse a se tornar os conhecidos flagelados que as levam saíam do sertão rumo a capital tomando as ruas de Fortaleza em diversos momentos na primeira metade do século XIX.

Portanto, o viés econômico de defesa do prolongamento da linha férrea até o Crato estava pautado sob dois aspectos: tornar a mercadoria produzida no sertão cada vez mais livre para que chegue o quanto antes ao litoral para ser exportada para o mercado europeu e prender a população pobre interiorana em seus lugares durante as secas.

2.2 Ceará em meio aos planos de integração do território nacional e a formação do Estado-Nação brasileiro

O segundo eixo de defesa para que a EFB chegue até o Cariri está fundado na necessidade de integração do território brasileiro. Esse ideal de integração fora encampado pela Corte após a Guerra do Paraguai quando as deficiências e dificuldades de integração de um extenso território ficaram evidentes.

Assim, surgem planos de integração a nível nacional, mas também em escalas regionais e provinciais. Se na região sudeste onde estavam as áreas economicamente mais dinâmicas sentia-se a necessidade e a dificuldade de uma maior integração, nas regiões norte e nordeste essa situação se tornava mais complexa ainda.

Dessa forma, dos planos ferroviários cearenses elaborados no século XIX a escolha do plano “Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato” se dá tanto pelo fato da integração do litoral ao extremo sul da então Província, assim como a possibilidade de se estender um braço ferroviário até a margens do rio São Francisco na busca de uma integração a primeiro momento regional.

Esse projeto considerado ousado pela imprensa havia sido anunciado pelo jornal dos liberais fortalezense “O Cearense”, de propriedade do representante maior da classe senhorial da capital desse período que irá encampar uma luta política e econômica para a construção da linha férrea. Essa figura era o senador Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, conhecido como Senador Pompeu, que “[...] nada mais era que o principal cientista da classe senhorial do Ceará, padre, professor de história e geografia do Liceu dessa Província, integrante do Instituto Histórico e Geográfico de Pernambuco[...]” (ASSIS, 2011, p. 62).

O Senador Pompeu passa a ser figura central para a realização do projeto férreo, principalmente por suas articulações com os liberais do sul, como por exemplo, José Lins Vieira Cansação Sinimbu, este que ao se tornar membro do Conselho de Estado, o grupo mais influente depois do poder moderador do Imperador (*ibid*, p. 62), tornava-se personagem central para um diálogo necessário entre os liberais fortalezenses e os membros da Corte.

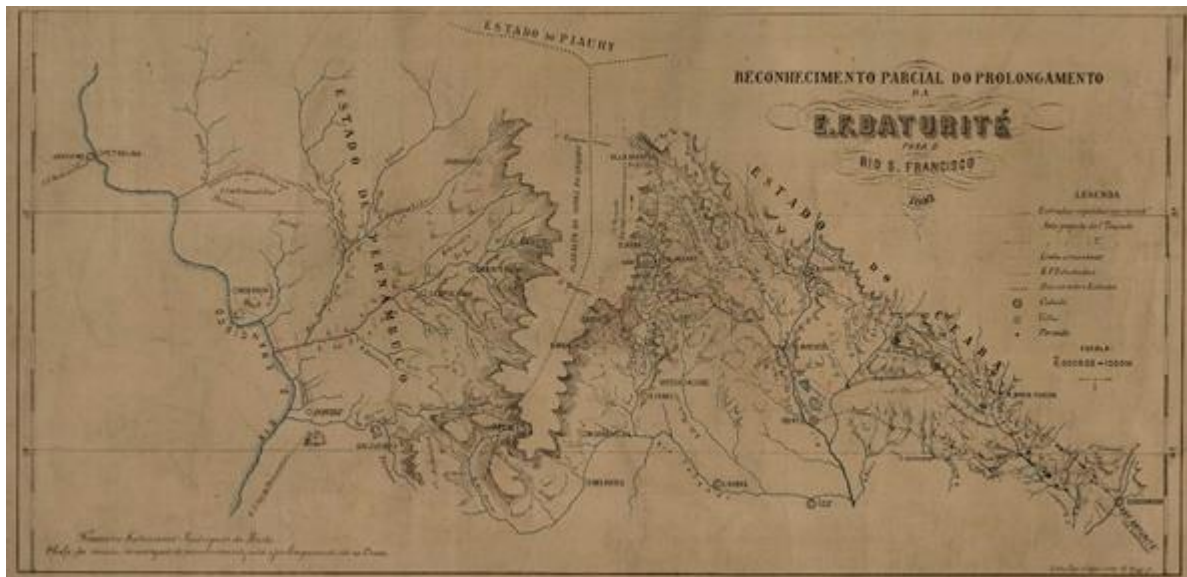
Em relatório de 1868 o Presidente da Província tratava acerca da perspectiva de expansão da estrada de ferro para além dos limites cearenses. Sendo que a partir de sua chegada

[...] o grandioso futuro de uma semelhante empresa não ficaria restringido dentro dos limites da província. Do Crato ella poderá prolongar um braço ás margens de S. Francisco e prender-se assim á gigantesca rede de caminhos de ferro projectados ao sul do imperio, e aos quaes servirá de centro o magestoso canal d'aquelle rio (RELATÓRIO, 1868, p. 14)

Fica claro que a ideia de integração do território perpassava pelas mais diversas escalas. Essa também era uma forma de que a classe senhorial conseguisse a aprovação do projeto e os recursos necessários para sua obra que, ao mesmo tempo, atendia os anseios locais, e também os planos gerais de integração almejados pela Corte durante o Segundo Reinado.

Mais do que somente uma menção nos relatórios, um mapa (Figura 4) datado de 1892, portanto posterior ao início das obras da EFB, mostra a possível ligação férrea partindo do Crato no Cariri cearense, cruzando a chapada do Araripe na divisa com Pernambuco e alcançando o rio São Francisco na altura do município de Petrolina.

Figura 4 – O Prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité até o Rio São Francisco – 1892



Fonte: Biblioteca Nacional

É a partir da defesa de uma política de integração do território que se funda esse eixo de argumentação no qual coloca o prolongamento da linha férrea até o Crato e deste até o rio São Francisco onde encontramos uma das faces mais pretensiosas do projeto. Isso porque diante das dificuldades financeiras para se construir o trajeto entre Fortaleza e o Crato, imaginemos somar a esse mais cerca de 300 km, dos quais a linha férrea cortaria a Chapada do Araripe que tem em média entre 800 e 900 metros de altitude.

Havia uma insistência por parte do Presidente da Província no prolongamento da via até o Crato. Em outro trecho do relatório ele afirma que a linha que se estendesse de Fortaleza a Baturité haveria de se prolongar até o Crato “[...] e esta por sua vez hade aspirar entroncar-se n'alguma grande linha, que fizer parte do systema geral, quando realizar-se o grande pensamento de ligar ao Rio de Janeiro as provincias do imperio” (*ibid*, p. 3).

Nesse sentido, entende-se os anseios dos planos ferroviários de se interligarem aos planos gerais de integração do território nacional empreendidos no Segundo Reinado – pelo menos em termos de projeto, mas que conforme demonstra o estudo de Sousa Neto (2004) jamais efetivamente se concretizaram – estavam intimamente relacionados à construção do Estado-Nação brasileiro.

A nível nacional a elite econômica e política buscava a construção de um Estado-Nação brasileiro identificado a partir de 1854 “[...] e que vinha se construindo enquanto um verdadeiro

surto ferroviário durante a década de 1870, marcada pelo fim da Guerra Contra o Paraguai [...] e pelos planos do Estado imperial que projetavam ‘banhar de ferro’ todo o seu extenso território” (ASSIS, 2011, p. 5, grifos do autor).

Para além dos desejos da Corte, “banhar de ferro” o Ceará estava pautado na perspectiva nacional de corroboração com esses ideais e também com os interesses locais da classe senhorial, dentre os quais estava estabelecer Fortaleza efetivamente enquanto capital da Província.

Para tanto era necessário trazer para Fortaleza o domínio sobre zonas até então dentro da própria Província com relações (graças aos antigos caminhos de gado) com a Vila de Aracati ou com as Províncias vizinhas, sendo que o projeto da linha férrea que ligasse a capital ao sul do território provinciano trazia para essa última o controle de uma área com uma formação territorial até aquele momento praticamente sob a égide de Pernambuco.

Nesse sentido, para a classe senhorial fortalezense, mais do que uma possibilidade de integração do território cearense ao nacional, a linha férrea cumpriria um papel de “[...] transformar a Praça de Fortaleza no ponto/porto central do Ceará, o que para aquela descentralização da Província, era uma audácia e uma ruptura com a formação territorial colonial.” (*ibid*, p. 64).

Desse modo, mesmo que nesse eixo de defesa do prolongamento da EFB até o Crato para que deste se estenda pelo menos até as margens do “Velho Chico” estava um ideário de pouca executividade, naquele período cumpriu um papel importante no que se refere ao estreitamento de relações entre a classe senhorial de Fortaleza com os membros da Corte.

Efetivamente a linha férrea passou por grandes percalços, principalmente financeiros para se chegar até o Crato, logo imaginar que haveria empenhos para ecoar nas primeiras décadas do século XX os discursos do final do século recém findado se mostrava praticamente inviável.

O que se observa é um viés de defesa do prolongamento da ferrovia por meio de uma suposta crença numa integração nacional cumprindo naquele período um papel político importante e totalmente complementar ao discurso econômico do escoamento da produção de algodão.

Na realidade fica claro que sob esse discurso há na verdade uma faceta ideológica das mais fortes naquele período, a nível nacional a política de construção do Estado-Nação, a nível provinciano o domínio de Fortaleza (leia-se sua classe senhorial) sobre o sertão, com vistas a voltar “os olhos” do Cariri para a própria Província que até então estavam extremamente ligados a

Pernambuco e ainda descampar a Vila de Aracati que até então economicamente disputava com a capital.

De todo modo, a estrada de ferro chega até o Crato. A outra parte do projeto apresentado na década de 1860 que previa o prolongamento dessa vida até Petrolina, junto às pretensões de integração nacional almejadas pela Corte, não passaram de “[...] uma idéia que toda pertence ao futuro; na actualidade podia bem ser tomada por uma verdadeira utopia.” (RELATÓRIO, 1868, p. 3).

2.3 O Crato à espera do “progresso”

Explanado os dois eixos de argumentação da defesa do prolongamento da linha férrea até a cidade do Crato, buscamos também contextualizar essa cidade na segunda metade do século XIX, sua dinâmica intraurbana e seus anseios pela chegada linha férrea.

Obviamente que os discursos que ecoavam em Fortaleza da classe senhorial defendendo a necessidade de uma estrada de ferro haveriam de ser recíprocos no Cariri, que também demonstrava interesse no aparato.

Como vimos anteriormente, a dinâmica do Crato no século XIX era de uma centro comercial que abastecia o Cariri (SUDEC, 1975), logo, melhorias que viessem no sentido de proporcionar um maior intercâmbio de pessoas e mercadorias tanto com outras vilas, como com a própria capital, eram ideias pautadas como necessárias com vistas ao alcance do tão almejado progresso.

Progresso esse defendido no próprio projeto da criação do Estado-Nação brasileiro, sendo que no período imperial, a ideia de se construir ferrovias (e linhas de telégrafos) era uma política de modernização do sertão, uma maneira de “acabar com a barbárie” e levar a dita civilização aos recantos mais remotos (MORAES, 2002).

O cenário da circulação das pessoas e mercadorias no Ceará chega na segunda metade do século XIX de forma extremamente precária, conforme caracteriza Cortez (2008):

[...] a principal estrada que ligava a capital a região do Cariri saía de Fortaleza em direção a Aracati, passando por Russas, Cachoeira e Icó, deste ponto os comboios seguiam para

a cidade de Lavras, Missão Velha e, finalmente, para Crato num total de 739,2 km. Era o caminho do gado, das mercadorias e dos viajantes, o que tornava o escoamento da produção e dos gêneros cultivados no Cariri uma tarefa árdua e praticamente inviável. (p.32)

Diante da situação exposta e do que anteriormente já fora tratado, a problemática da circulação na Província cearense era um caso de extrema preocupação, principalmente para a classe política e econômica da época que tinha por anseio uma via que resolvesse tal situação.

Desse modo, também no Crato, a saída encontrada era a construção de uma linha férrea que interligasse a cidade à capital Fortaleza, sendo que “sem estrada de ferro, sem telégrafo, a urbs caririense, vivia em grande atraso com as novidades da época” (MENEZES, 1985, p. 77 *apud* CORTEZ, 2008, p. 31).

O Crato contava no final do século XIX, segundo o censo demográfico de 1900, com uma população de 30.321 habitantes (14.814 do sexo masculino e 15.507 do sexo feminino), mais que o dobro de Barbalha que era o segundo município mais populoso da região (que apresentava 14.681 habitantes na mesma época). Enquanto Fortaleza, no mesmo censo, compunha população de 48.369 habitantes.

Em 1906 é publicado na Revista do Instituto do Ceará um artigo intitulado “Descrição da Cidade do Crato em 1882 pelo Dr. Gustavo Horácio”. Neste encontramos dados importantes para que entendamos a forma urbana que a cidade se encontrava no final do século. Dentre os dados mais importantes, destacamos o comprimento e largura da cidade de mais de 1 km, nos quais se distribuíam 11 ruas principais listadas pelo autor. Ele também procura fazer uma caracterização geral dos aparatos urbanos e prédios do Crato:

Existem na cidade: 1147 casas de telhas e 400 de palha e taipa; ao todo 1547; 20 sobrados; um Seminário; uma Casa de Caridade; 1 Recolhimento; 1 hospital; 6 Igrejas; 1 cadeia e casa de camara; 1 teatro; 1 ponte; 2 pontilhões; 1 açude; 2 mercados; 3 cemiterios e 10 a 11 mil habitantes. (HORACIO, 1906, p. 314).

A partir desses dados é possível entender a importância do Crato no contexto regional, a partir da oferta de determinados serviços, como por exemplo no campo da saúde que, para além do hospital, a cidade contava com uma Casa de Caridade.

As Casas de Caridade eram produto das obras sociais do Padre Ibiapina que durante o século XIX construiu em diversos municípios do nordeste aparatos com vistas a atenuar o

sofrimento da população mais pobre, principalmente em períodos de seca. Essas obras iam desde as casas de caridade até açudes e cemitérios.

Esse caso demonstra tamanha importância que apresentava a cidade do Crato no século XIX onde a Casa de Caridade construída em 1868 pelo Padre Ibiapina era a maior do Ceará chegando a acolher cem pacientes (HORACIO, 1906, p. 315). Nesse sentido, um importante aparato urbano que atraía pessoas das vilas e cidades circunvizinhas em busca de tratamento.

O último aspecto, não menos importante, necessário para a melhor apreensão da dinâmica intraurbana do Crato ainda no século XIX, que justificasse e/ou possibilitasse que emergissem defesas da necessidade de uma linha férrea que conecte a região a capital, diz respeito a feira ocorrida na cidade.

Quando o Crato é caracterizado enquanto um centro comercial que abastece o Cariri no século XIX, grande parte dessa dinâmica econômica que assinala-o enquanto tal, está relacionada à dimensão da sua feira, conhecida por todo o sertão na época.

Gustavo Horacio (1906) assim descreve a feira:

Reune-se nas 2.^{as} feiras de todas as semanas. – **Até 2:500 cargas de generos de todas as qualidade se tem contado em uma feira do Crato.** Geralmente as feiras **regulam de 3 a 4:000 pessoas**, mas nas grandes de Agosto a Dezembro reúnem se até 6 e 8 mil. Enchem-se de povo comerciando as praças de S. Vicente, do Rosario, a rua da California desde o encontro da das Lorangeiras até o encontro da rua da Valla, a rua Grande da Praça de S. Vicente até quase a praça do Rosario, a Formosa, dessa praça até o encontro da California. E além disso um dia de agitação em toda a cidade e nas estradas. [...] **Não deve causar admiração o numero de cargas entradas em uma feira;** por quanto na 2.^a feira, 2 de Janeiro do corrente anno, **retiraram-se da feira do Crato mais de 500 cargas de comboeiros de outros Estados** [...] (p. 318, grifos nosso).

Do relato de Horacio, destacamos as dimensões da feira do Crato em termos da oferta de mercadorias e sua variedade que atraía um número expressivo de pessoas que tomavam de conta de praticamente todas as ruas do centro da cidade.

Outro fato interessante diz respeito à oferta de tamanha variedade de mercadorias demonstrando que a mesma era abastecida e também fornecia produtos para além das cidades cearenses, mas também de outros estados.

Ao relatar que somente naquele 2 de janeiro de 1882 500 camboeiros (pessoas que transportavam mercadorias em lombos de animais) de outros estados partiram da feira do Crato Horacio dá pistas acerca das dimensões dos fluxos que ocorriam semanalmente na cidade em função da sua feira.

Fluxo esse de mercadorias e pessoas que dependiam das precárias estradas de boiadas daquele período que iriam, a partir da segunda metade do século XIX, justificar o apelo da classe senhorial e política de Fortaleza e também do Crato, para a construção da moderna estrada de ferro que a conectasse efetivamente a Província.

Posto isto, se na capital os anseios pela construção da Estrada de Ferro de Baturité e seu prolongamento até o Crato eram defendidos sob os eixos economicistas e de integração, percebe-se que na cidade que serviria de ponta de linha, esses discursos encontravam reciprocidade.

Tal reciprocidade estava fundada na dinâmica e na importância dessa que concomitantemente à necessidade de escoar sua produção para o porto fortalezense, ainda propiciaria à sua classe senhorial que a região do Cariri “voltasse seus olhos” para a própria Província em detrimento de Pernambuco.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos materiais apresentados que compõem parte do levantamento bibliográfico da pesquisa, é preciso ponderar algumas considerações sobre esse trabalho que cumpre a função de discutir as maneiras pela qual se manteve uma defesa do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité até a cidade do Crato.

No que tange ao eixo que denominamos de economicista, percebe-se que havia um alinhamento entre os discursos oficiais e jornalísticos argumentando que diante do aumento da produção de algodão no sertão, principalmente nos período da Guerra da Secessão nos EUA, a elite política e econômica defende a necessitaria de meios mais eficientes para o escoamento da produção até o litoral. E que a partir do início das obras da EFB a esse discurso economicista soma-se como perspectiva o aumento na dinâmica econômica das áreas sertanejas onde a ferrovia passaria como forma de atenuar os problemas sociais referentes à época denominadas “adversidades meteorológicas”, o que efetivamente representava oferecer fluidez as mercadorias

e manter, principalmente os pobres, em seus lugares durante as secas tão recorrentes no século XIX.

Quanto ao eixo de integração, esse se apresenta a nível provinciano enquanto discurso que oferecia possibilidade de aproximação entre a classe senhorial fortalezense – que almejava efetivamente se estabelecer enquanto capital política e econômica – com os planos vindos da Corte de integrar o território brasileiro (principalmente por vias férreas) após a Guerra do Paraguai.

Efetivamente a perspectiva de interligação entre a ferrovia que chegasse ao Crato com Petrolina às margens do rio São Francisco, como mesmo apontou o relatório do Presidente da Província em 1868, não passava de uma utopia. De modo que não se encontra grandes esforços, para além dos discursos e planos, de concretização dessa parte do projeto.

Interessava à classe senhorial fortalezense e para isso mantiveram-se ativos durante os 44 anos entre o início e fim das obras da EFB, lançar seu domínio sobre o sertão direcionando, a partir da linha férrea, a dinâmica intraurbana caracterizada pelo intenso fluxo de mercadorias e pessoas do Crato não mais para o vizinho Pernambuco, mas para Fortaleza.

Em suma, observa-se de que modo há um arranjo entre os discursos da classe senhorial fortalezense que, aparentemente, defendiam uma estrada de ferro tão somente para escoamento na produção, mas que, junto com a Corte ao lançar as linhas férreas no Ceará projetam seu domínio sobre todo o interior da Província, cumprindo duplamente seus anseios de direcionar a produção para ser escoada não mais no porto de Aracati, mas no porto de Fortaleza e, na medida do possível, manter (desde o emprego dessa mão-de-obra na própria construção da EFB) a população mais pobre fixa em seus lugares durante as estiagens.

4 REFERÊNCIAS

ASSIS, Raimundo Jucier. Sousa de. **Ferrovias de papel**: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880). 2011. 166 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. **Memória descarrilhadas**: o trem na cidade do Crato. 2008. 245 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza-CE, 2008.

GUABIRABARA, Maria Célia de Araújo. Ceará. **A crise permanente do modelo exportador (1850-1930)**. Fortaleza: Edições IMOPEC, 1989.



HORACIO, Gustavo. Descrição da Cidade do Crato em 1882. **Revistas do Instituto do Ceará**, Fortaleza, n. 20, p.313-320, 1906.

LIMA JUNIOR, Francisco do O' de. **Estrutura produtiva e rede urbana no Estado do Ceará durante o período de 1980-2010**. 2014. 264 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. 2014

MENEZES, Paulo Elpídio de. **O Crato de meu tempo**. Fortaleza: Edições UFC. Col. Alagadiço Novo, 1985.

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Synopse do Recenseamento de 31 de Dezembro de 1900**. Typographia da Estatistica. Rio de Janeiro, 1905

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Ideologias Geográficas**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 2002. 155 p

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos Para o Império**: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889). Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 2004. 192p.

Fontes Documentais

Jornais

Jornal "A Lucta (CE)" - Ano 1922\Edição 00572

Jornal "A Lucta (CE)" - Ano 1923\Edição 00604

Relatórios de Presidentes da Província do Ceará

Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da instalação da mesma Assembléa no dia 1o de outubro de 1862.

Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da instalação da mesma Assembléa no dia 9 de outubro de 1863. Ceará, Typ. Cearense, 1863.

Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. Lafayette Rodrigues Pereira, por ocasião da instalação da mesma Assembléa no 1º de outubro de 1864. [n.p.] Typ. Brasileira de Paiva & Comp., 1864

Relatório com que o excelentíssimo senhor doutor Pedro Leão Vellozo passou a administração da Província ao excelentíssimo senhor 1.º vice Presidente Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no dia 22 de abril de 1868. Ceará, 1868.