

O Ceará em linha reta: espaço e tempo na produção da moderna nação brasileira

Ceara in a straight line: Space and time in the production of the modern Brazilian nation

Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez Reis¹

belparente@gmail.com

Resumo: Este artigo analisa a tentativa de produção de um Estado moderno a partir da produção de estradas retas ou de uma articulação do espaço em questão, o território cearense, ao tempo moderno de nações ditas civilizadas no final do século XIX e início do XX. Aqui, importou refletir em torno das discussões empreendidas em documentos produzidos pelos poderes públicos, como os relatórios de Presidente de Província do Ceará, nos quais é possível perceber o esforço de modernização da província, mas também Relatórios de engenheiros, artigos de jornais que circulavam na referida província e memórias escritas de Rodolfo Theófilo, conhecido intelectual cearense. Neste estudo, foi enfatizado o caminho em que, mais tarde, seria implantada a Estrada de Ferro de Baturité, mesmo porque a análise do projeto dessa ferrovia, enquanto instrumento de modernização do Ceará (ou de invenção do *Ceará em linha reta*), é central para esta reflexão. Dessa forma, este trabalho evidencia como a administração pública e outros sujeitos (entre eles, engenheiros e intelectuais) recomendaram um projeto modernizador do território da província do Ceará com a construção de caminhos de chão e ferro.

Palavras-chave: história, modernização, espaço, tempo, ferrovia.

Abstract: This article discusses the attempt to produce a modern state based on the construction of straight roads or on a networking of the space in question, Ceará's territory, with the modern time of so-called civilized nations in the late 19th and early 20th century. The article reflects on the discussions undertaken in documents produced by public authorities, such as the reports of the president of the province of Ceará, where one can see the efforts made to modernize the province, but also reports of engineers, newspaper stories that circulated in that province and the memoirs of Rodolfo Theófilo, a well-known intellectual of Ceará. This study emphasizes the path on which the Baturité Railroad was later built, also because the analysis of the railroad project, as an instrument for Ceará's modernization (or the invention of Ceará in a straight line), is central to this reflection. Thus, this work shows how the public administration and other subjects (including engineers and intellectuals) recommended a project for the modernization of the territory of the province with the construction of roads and railways.

Keywords: history, modernization, space, time, railroad.

¹ Professora Adjunta da Universidade regional do Cariri (URCA). Rua Cel. Antônio Luiz, 1161, Bairro Pimenta, 63105-000, Crato, CE, Brasil. Bolsista Produtividade – BPI, apoio financeiro Funcap, Projeto Ceará de Papel: cartografias, computadores e pesquisa histórica.

Introdução - A linha reta para poupar o tempo

*Um caminho é na ordem social o veículo mais certo e prompto por onde se dirige a civilização dos lugares ainda dominados pela natureza selvagem, e o primeiro motor para converter em aprazíveis e cultivadas povoações as asperesas das matas e as solidões do deserto. Traçado segundo as regras da arte modera as fadigas dos viajantes, encurta as distancias, **poupa o tempo**, promove a riqueza pública e particular, e concorre também para uma boa fiscalização, proveitosa as rendas do estado, facilitando o registro e transporte dos gêneros comerciais produzidos pela agricultura, criação e indústria (Relatório de Presidente de Província, 1867, p. 25, grifo meu).*

Poupar o tempo era a palavra de ordem no que dizia respeito aos projetos governamentais que buscavam reformar o Brasil e transformá-lo numa nação civilizada à moda europeia, no Segundo Reinado. Os ritmos do progresso de um Estado moderno² e territorial eram mensurados em função da agilidade dos deslocamentos e da comunicação dentro do território e deste, com o poder imperial. Era imprescindível que as tarefas políticas do Império brasileiro pudessem alcançar as mais longínquas regiões do território, enquadrando-as em seu projeto centralizador/civilizador. Por isso, os caminhos devidamente planejados e executados passaram a ser entendidos como *o veículo mais certo e prompto por onde se dirige a civilização*, o que os tornou alvo de discussões e projeções modernizadoras, em que se pensava a alteração do espaço como meio de aceleração do tempo.

A projeção de estradas em “linha reta” figurou como tentativa de conseguir brevidade nas viagens pelos caminhos do território cearense, antes da possibilidade de haver linha férrea nessa província. Em tese, a ausência de curvas, impedimentos ou entraves no terreno, que permitisse a execução da velocidade máxima possível ao meio de transporte, num ritmo constante ou crescente, possibilitaria *poupar o tempo*, à medida de uma libertação

dos limites impostos pela natureza. Era a tentativa de instituição de velocidade nos deslocamentos dentro do Ceará, que permitisse maior celeridade nas tarefas administrativas da Província.

Contudo, a realização desses caminhos, retos e sem obstáculos, somente foi projetada depois, na estrada de ferro. A ferrovia seria o instrumento por excelência no qual a planificação dos terrenos encontrava possibilidade, mesmo porque o transporte férreo somente se deslocaria em condições de *nivelamento contínuo*.³ Nesse sentido, a linha férrea foi identificada como superação das estradas de rodagem e como realizadora de uma planificação extrema dos caminhos, que significaria, ao cabo, a *anulação do espaço pelo tempo* (Harvey, 2005, p. 49).

Esse artigo analisa as estratégias desenvolvidas por administradores públicos do Ceará, juntamente com engenheiros, funcionários dessa Província, no período do Segundo Reinado brasileiro, para modernizar o território através de uma reforma dos caminhos, com vistas a agilizar deslocamentos e comunicações entre a capital, Fortaleza, e o interior.

Os primeiros projetos: as “estradas mais curtas”

O Segundo Reinado é o momento de formação do Estado nacional: o Império brasileiro estava sendo consolidado com Dom Pedro II, que aproveitava uma relativa “paz social” com a supressão da última revolta de caráter separatista (Farroupilha) e colocava em prática um projeto de centralização administrativa do país. O Estado nacional brasileiro devia ser necessariamente um projeto moderno e de modernização. A modernidade, nesse momento, estava intimamente relacionada à velocidade ou à *anulação do espaço pelo tempo*. Nesse caso, a associação entre velocidade e a linha reta era imediata. No Ceará, os sinais dessa relação podem ser vistos nos relatórios dos Presidentes e dos engenheiros da Província.

Enquanto não se tinha a ferrovia como possibilidade para o território cearense, a linha reta foi pensada em termos de caminhos de chão. É impressionante a

² A historiografia que trabalha a organização do Estado brasileiro no período imperial o define a partir do processo de centralização administrativa da nação evidenciada num conjunto de medidas de caráter autoritário, como a criação do Poder Moderador e a existência de um Senado vitalício. Segundo José Murilo de Carvalho (1980), tal concentração existia pela constituição de uma elite política homogênea formada nas universidades europeias, sobretudo a de Coimbra. Este grupo que compunha, para usar sua mais famosa e esclarecedora expressão sobre o tema, “uma ilha de letrados num mar de analfabetos” ocupou os cargos administrativos imperiais e provinciais e fez carreira política no país – assegurada inclusive no conjunto de eleições fraudulentas. Também Ilmar Rohloff de Mattos entende que a centralização imperial no século XIX se devia à homogeneização de uma classe dominante que revestia de interesse nacional aquilo que eram seus desejos e conveniências. Também deve ser considerado o papel que engenheiros desempenharam na produção desse Estado; conforme Simone Petraglia Kropf, esses homens faziam parte da chamada Geração de 70, cuja palavra de ordem era “modernizar”, adequar o Brasil aos “novos tempos”. De forma que, nos trabalhos de organização urbana e edificação de ferrovias e portos, “os engenheiros pleiteavam a posição de agentes legítimos e legitimadores de um programa que se concebia como a remodelação nacional”. Mais do que isto, ainda segundo a autora, “ao atuar no projeto de construção da nova ordem social, estes intelectuais cientistas se faziam organizadores da cultura e, como tal, imprimiam organicidade à orientação hegemônica das elites econômicas e políticas dirigentes” (Kropf, 1994, p. 211). Ver também Carvalho (1994).

³ O nivelamento contínuo “consiste nas operações de colocação da superfície de rolamento da linha na devida posição em perfil”, conforme o Glossário do Setor Ferroviário produzido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Disponível em <http://www.brastan.com.br/downloads/Glossario%20Ferrovias.pdf>. Acesso em: 14/03/2013.

insistência dos Presidentes de Província na necessidade de estabelecer estradas mais curtas. No relatório produzido em 09 de abril de 1856 por Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, foi tratada a extensão dos percursos da estrada de Crato ao Icó e da estrada de Baturité ao Icó. Em ambas as descrições, o estratagema de encurtar a estrada foi mencionado:

Estrada do Crato ao Icó – Prosseguem os trabalhos da estrada do Crato ao Icó. Segundo informações de pessoas competentes, a direcção que se deo a essa estrada não foi a mais conveniente. Para torna-la mais curta, fizerão-na passar por lugares deshabitados, escassos d'agoa no verão, e sem pastagem para os gados. Entretanto depois das avultadas despesas feitas com essa obra, não convém abandonal-a, ainda quando se tenha de despende alguma quantia em melhorar a estrada antiga, a qual presta grande utilidade aos povoados mais importantes da comarca de Crato, como Barbalha, Milagres e Jardim, nenhum dos quaes poderá aproveitar-se da nova estrada. Não me é possível dar a V. Ex^a uma exacta informação do estado desta obra, porque tendo pedido os necessarios esclarecimentos ao encarregado d'ella, ainda não os recebi (Relatório de Presidente de Província, Ceará, Typ. Cearense, 1856, p. 16, grifo meu).

Estrada de Baturité ao Icó – Achaõ-se concluidos os trabalhos de exploração mandados fazer n'essa estrada pelo meu antecessor. Deixo sobre a mesa esses trabalhos, segundo os quaes a nova estrada que se projecta abrir offerece muitas vantagens, sendo as principaes, a de incurrir mais de um terço de distância que se percorre seguindo pela estrada antiga, e a de atravessar ella lugares muito frescos habitados, e que offerecem aguadas abundantes. Tenho grande confiança no zelo e pratica da pessoa por quem forão feitas estas explorações, e exames, o cidadão João José Saldanha Marinho. Não sendo possível encarregar a um engenheiro de dirigir a abertura dessa, pretendia incumbi-la ao mencionado cidadão. V Ex^a porém resolverá se convém começar desde já essa obra, e a confiará a quem melhor lhe parecer (Relatório de Presidente de Província, 1856, p. 16-17, grifo meu).

Com êxito ou não, o interesse em abreviar o tempo de viagem através da diminuição do espaço estava posto. Nesse instante, era possível já identificar as marcas no

Ceará do projeto nacional e internacional no qual se impunha o empreendimento de ações e técnicas próprias de um ideário moderno. Encurtar a estrada passava pela necessidade e interesse do governo imperial brasileiro de alinhar ao movimento da história/civilização as regiões mais afastadas (rurais) do território. E, nesse bojo, assimilar o Brasil ao movimento de modernização ocidental (Murari, 2009).

No que diz respeito à estrada de Crato ao Icó⁴ – para se tomar um exemplo do debate sobre as discussões em torno das *estradas retilíneas* – houve algumas polêmicas em torno de sua abertura, que consistiam numa disputa entre partidários dessa estrada, identificada pela “linha reta”, e da antiga estrada que ligava as duas cidades pela ribeira do rio Salgado. Esse fato já indicava os conflitos gerados no contato com um ideário moderno.

A possibilidade de abertura da estrada Crato – Icó foi indicada em 1837, na Lei Provincial n° 93 (Leis Provinciais, n° 93 de 05 de outubro de 1837, p. 153), embora seu planejamento fosse posto em prática apenas em 1841, quando foi aprovada por José Martiniano de Alencar, então Presidente do Ceará (pela Lei 233 de 14 de janeiro desse ano), a abertura de uma estrada do Icó ao Crato. A responsabilidade pela abertura dessa via foi concedida aos “empresários Bacharel Marcos Antonio de Macêdo & Companhia”, mediante o privilégio de exploração durante 20 anos, contados a partir da conclusão da estrada. Para seu feitio, os artigos quarto e quinto determinavam:

Art. 4. O empresario obriga-se a abrir uma estrada de trinta palmos de largura nas plantícies e vinte e cinco nas ladeiras, em direção rectilínea que comtudo compatível com os desvios das grandes em declividades, bancos de areia, e as numerosas passagens do rio Salgado (grifo meu).

Art. 5. A estrada passara pela serra de S. Pedro no lugar mais acessível; ou pela ponta da serra, se as despesas calculadas para aquella passagem forem incompatíveis com o pequeno capital da companhia: tocará na villa das Lavras e cortará uma só vez o rio Salgado na parte mais conveniente (Leis Provinciais, 14/01/1841, p. 311).

Com essa estrada, deveria ser pensado um caminho que modificasse a realidade vivida no transporte de mercadorias entre as cidades de Crato⁵ e Icó, que diminuísse o percurso de 32 léguas da antiga estrada pela ribeira do

⁴ Para evitar equívocos, a estrada de Crato ao Icó, em “linha reta”, será tratada aqui como estrada Crato – Icó, enquanto a outra estrada entre essas cidades será referida como a estrada pela ribeira do rio Salgado.

⁵ A produção da lavoura caririense era famosa em meados do século XIX. O funcionamento dos engenhos de rapadura estimulava o plantio da cana de açúcar necessária para o fabrico tanto da rapadura como da aguardente. Indústria que, por sua vez, incentivava a produção de alimentos para a subsistência. Essa produção, no entanto, era comercializada com as cidades vizinhas por meio das feiras locais, quando, conforme indica Irineu Pinheiro em sua pesquisa sobre o Cariri, compareciam “cearenses, pernambucanos, rio-grandenses-do norte, paraibanos”. Ver mais em: Cortez (2008) e Sá (2007).

rio Salgado. Porque, a partir de Icó, o viajante ou tropeiro geralmente seguia para Aracati, muito embora, segundo o Senador Pompeu, essa fosse uma via “imperfeita de comunicação”, que não teria recebido nenhum valor para benefícios por parte do poder público, apesar de sua importância econômica como principal via ao porto de Aracati, já que por ela transitavam “anualmente alguns mil carros pesados”. Isso implicava a impossibilidade de um escoamento maior da produção de diversos gêneros alimentícios e manufaturados do *hinterland* para o porto do litoral, o que era a principal preocupação dos produtores do Cariri.

Contudo, importa perceber em diversas passagens a insistência na forma retilínea que caracterizaria a estrada ou, como é usada como sinônimo, a forma mais curta. Antonio Luis Alves Pequeno Junior, Presidente da Câmara do Crato, em 27 de agosto de 1853, também mencionou tal propriedade em ofício no qual alertou o Presidente da Província de que

*Presentemente se trata da abertura de uma estrada d'aqui para o Icó, necessidade vital, que se for devidamente curada tem de se nos trocar pela melhor aquisição, que se nos podia proporcionar por que então abre-se-nos a **carreira mais curta**, por onde faremos as nossas transações mais importantes, que até agora nos tem custado fadigas insanas. Mas se V. Excia não se dignar de tomar o maior interesse no acabamento dessa empreza, essa estrada ficará como ficou a cadeia (grifo meu).⁶*

No entanto, houve críticas a esse projeto nas páginas do jornal *O Araripe*. Na realidade, a *linha reta*, ou *mais curta*, tornou-se alvo de uma querela. Na edição de 14 de fevereiro de 1857 do referido jornal, foi questionado o traçado da estrada Crato – Icó:

*[...] é necessário confessar, grande erro tem presidido esses trabalhos; menos se teria despendido e resultados muitíssimo mais completos se teriam a saber, si o amor próprio de seos diretores não se tivesse obstinado na infructuosa ou antes na difficilima empresa de uma **linha recta**; mas divulgadas as difficuldades, tivessem elles procurado fazer a estrada do costumado trajecto, isto é, pela ribeira do Salgado (O Araripe, 14/02/1857, p. 2).*

Nas palavras de João Brígido, foi destacado o conflito em torno das duas estradas que davam acesso à cidade

de Icó. A primeira, ao que indica o editor do jornal, era o caminho utilizado até aquele momento pelas tropas que viajavam por esta parte da Província, seguindo a ribeira do rio Salgado. Por ela, o viajante passaria (como foi o caso de Freire Alemão) pela cidade de “Icó as Lavras, dahi a Venda, dahi a Missão-velha e dahi finalmente ao Crato. De Missão Velha sobre os milhares terrenos possíveis, se teria uma curta linha para a Barbalha, e do Riacho dos porcos uma outra para Milagres” (*O Araripe*, 14/02/1857, p. 2). Trajeto que garantia a interligação das principais cidades e vilas do Cariri, o que, aparentemente, interessava ao editor do jornal. Nesse sentido, mais adiante da nota, João Brígido chamou atenção para duas opiniões sobre as estradas:

Quando se tratou desta obra, as opiniões se dividirão: querião uns que se tratasse de melhorar a velha estrada poupando-se dinheiro e dando-se também ás povoações do Salgado as vantagens, que se pretendião para o Crato; querião outros que, embora fosse ella passar por lugares ermos e somente oblisasse ao Crato, se fizesse em linha recta.

Primeiramente, o conflito passava pela oposição entre membros do Partido Liberal, representados por João Brígido, e os integrantes do governo provincial e municipal. Nesse sentido, eram tratados os interesses sobre a região do Cariri. Entretanto, o que parecia incomodar mais o redator era o fato da estrada não passar mais por Missão Velha e outras cidades caririenses. Aí, a linha reta não era criticada a partir de uma argumentação técnica; o jornalista se concentrou em censurar o projeto do governo que visava a uma ligação mais estreita com o litoral, temendo provavelmente o enfraquecimento do Cariri enquanto região.⁷ Para reforçar seu argumento, o redator mencionou, ironicamente: “Que é feito da linha recta da Barbalha ao Crato? Está hoje, como poderia estar antes de ser aberta. Toda vez que não é possível haver uma verba para reparos novos, ou que grande somma não se empregar em remover todas as causas de uma ruína futura, nada se terá feito” (*O Araripe*, 14/02/1857, p. 2).

Nessa ideia, João Brígido tinha adeptos. Bernardino Gomes de Araújo, natural de Missão Velha e correspondente de *O Araripe*, comungava com a defesa de que a estrada que seguisse para Icó passasse pela ribeira do Salgado, pensando no fortalecimento da economia local. Em 17 de julho de 1858, Bernardino Gomes defendeu a estrada da ribeira:

⁶ Ofício da Câmara Municipal do Crato, nº 11, em 27 de agosto de 1853, ao Presidente da Província do Ceará, caixa 34, Arquivo Público do Estado do Ceará (APEEC).

⁷ Durante o século XIX, foi discutido um projeto de separação de partes das Províncias do Ceará, Paraíba e Pernambuco para a formação de uma Província dos Cariris Novos, na qual a cidade de Crato seria a capital. Esse projeto, que agradou muito as classes senhoriais caririenses, fracassou em todas as tentativas junto ao governo Imperial (ver mais em Pinheiro, 2009).

Esta estrada é sem contradição a via natural do Cariri. Partindo do Icó por esta em seu curso as povoações das Lavras, Venda e Missão Velha, daqui ramifica-se para Rozario e Milagres; para Missão Nova, Cajueiro, Jardim e Porteiras; para Barbalha e Cajaseira; para Juaseiro, Crato e Brejo Grande, e não essa que egoísta e caprixosamente se projectou para o Crato, cuja direcção toca apenas a nova povoação de Varzea Alegre (O Araripe, 17/07/1858, p. 3).

A estrada Crato – Icó parecia enfraquecer o Cariri como região, posto que a produção, nesse caso, escoaria diretamente para essa segunda localidade, o que reduziria o movimento de pessoas e negociantes nas cidades situadas ao longo do que Bernardino Gomes de Araújo chamou de *via natural do Cariri*⁸, bem como encareceria o frete dos produtos cultivados, já que a estrada não passava mais pelo local. Contudo, a defesa de uma região destacada das demais se contrapunha ao interesse imperial, na segunda metade do século XIX, segundo o qual o Brasil deveria ser um Estado centralizado nas mãos do imperador; interesse intimamente relacionado ao temor de que, no Brasil, ocorresse a mesma fragmentação territorial, e adesão ao republicanismo, experimentada na América espanhola.

Nessa disputa pela região, algumas relações com o “reto” eram estabelecidas, à medida que ele era colocado em oposição a um caminho considerado tradicional. Descortinando tensões experimentadas no contato com os primeiros parâmetros de uma técnica moderna na projeção de estradas, o reto aparece como ponto-chave da discussão, significando, sobretudo, a ausência de curvas: Tomaz Pompeu de Sousa Brasil destacou no *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*, em 1860, que a estrada Crato – Icó, “tirada em linha recta, apanhou serrotes e lagoas, que sem grandes obras, a tornam intransitável” (Brasil, 1863, p. 715). João Brígido, num raciocínio semelhante, a apresentou como problemática, pela rapidez com que o leito reto nas descidas das montanhas era desfeito pela ação de variáveis ambientais, como a chuva. Como também foi mencionado em carta anônima, em 17 de março de 1857, no jornal *O Cearense*:

Por vezes tenho tido ocasião de fallar-lhe a respeito do estado em que se acham as obras publicas, neste lugar, mas como até agora o governo não tem querido dar providencias, continuarei a insistir, afim de um dia ser ouvido – A estrada daqui para o Icó, em que se tem inutilmente gasto uns poucos de contos de reis da Província acha-se como que não tivesse sido trabalhada

em tempo algum. Algum serviço em que se havia feito, está completamente inutilizado pela agoas das chuvas: lugares ha que foram recentemente aplainados, nos quais a agoa tem cavado tanto, que é um grande perigo andar-se. Mas estas crea Vmc que são difficuldades de pouca monta, em relação a outras, que no sentir geral dos homens mais experientes a quem tenho tido ocasião de ouvir, são absolutamente insuperáveis, de maneira que é crença geral que ainda com quatro centos contos, não se faz a estrada do Crato para o Icó – e que mil vezes convencia hoje empregar no concerto da estrada velha ou da ribeira toda e qualquer quantia que estiver destinada para a continuação desta obra. Não sei se será exacto este calculo, mas declaro que acompanho a ideia, de que é conveniente deixar a impreza da estrada pela direcção que lhe deram e cuidar da outra.

O reto cumpria sua função preliminar: possibilitava/instituiu a velocidade. Nesse caso, das águas de inverno que, em longo prazo, destruíam também rapidamente o leito da estrada. Essa situação aniquilava a possibilidade de passagem “veloz” dos carros de bois. Os liberais percebiam essas tensões, próprias de um regime de historicidade em que o tempo é parâmetro de medida das coisas, e as rejeitavam, numa postura mais relacionada a um regime de historicidade antigo, no qual a ênfase recaía sobre o tradicional. Por isso, na compreensão desses homens, a solução para as estradas estava, não na linha reta, mas nas curvas (de um diálogo com o ambiente) que permitissem a durabilidade da via. Provavelmente, também era essa a ideia de Bernardino Gomes de Araújo quando identificou o percurso pela ribeira do rio Salgado como a *via natural do Cariri*, por onde tradicionalmente o trânsito de tropas e boiadas era feito. Nesse sentido, o progresso das estradas era entendido, por esses opositores do governo, na perspectiva de sua durabilidade e da praticidade de seu uso.

Ainda nessa discussão é oportuno perceber que a pouca praticidade no uso dessa estrada foi apontada na própria resposta dada às acusações veiculadas no jornal *O Cearense*, na seção A PEDIDO do jornal *O Araripe* de 9 de maio de 1857. Entre os pontos assinalados foi protestado que

[...] P. mais para cessar a subvenção dos cofres provinciales não é procedente o principio de que tão ingrimes são as ladeiras dessa estrada, que um carro á bois não pode subir; p’ que collocando-se no alto de cada ladeira dois carriteis, e atando-se uma corda forte a junta de bois da frente pode-se levar para cima carro, carga,

⁸ Essa expressão também insinuava a justificativa de uma estrada que passa por uma região naturalmente diferente dos demais territórios cearenses e que, por essa razão, não poderia ser desfeita. Tema que não será aprofundado aqui.

bois, cambões etc, tudo de uma só vez; e quanto as descidas. = P. que nada é mais fácil; por quanto: dois homens com uma forquilha ao pescoço de cada um dos bois da frente, podem mui bem il-os sustentando, para não se precipitarem de ladeira abaixo, e deste serviço se pode emcubir ao procurados da câmara. P. ainda que a falta de pastos não é um empecilho, para que os bois possam transitar nessa estrada, por quanto cada um delles pode conduzir ao pescoço um formidavel par de alforges com mantimento para a viagem: e também: P. que o tingui não pode offender as boiadas; porque para cural-a pode a Camara conservar ali alguns alveitaires, que á proporção que a rez se vá sentido tocada, lhe vão applicando clisteres de olheo de recino, de que resta poção nas ambulâncias do governo. P. finalmente, q', com quanto reste preparar da estrada apenas um pedacinho deste tamanho _____; todavia este serviço deve consumir não só os cinco contos pedidos, como ainda umas redicularias desta; pois é em lugar tão duro que só se pode trabalhar á lima e para o que será necessário poção de ferreiros e limas (O Araripe, 09/05/1857, p. 2).

A própria defesa da possibilidade de tráfego na estrada sugeria as dificuldades enfrentadas por viajantes e tropas de muares. Nessa via projetada de Crato para Icó, os tropeiros, no mínimo, enfrentariam ladeiras íngremes a ponto de necessitarem de uma estrutura de carretéis e cordas para auxiliar a subida de animais e carga; utilizar forquilhas que prendessem os bois da frente do comboio para evitar que os animais “se precipitarem de ladeira abaixo”; falta de pastos, o que obrigava os animais a levar mais uma carga com a própria alimentação, e, ainda, os tropeiros teriam que cuidar dos bois com “olheo de recino” à medida que “a rez se sentisse tocada” com a ingestão do tingui.

Um passo adiante: a linha reta das estradas de ferro

As dificuldades de tráfego nas estradas de chão lançavam luz para o fato de que a linha reta não era suficiente para garantir celeridade na travessia de um percurso. O relevo acidentado alterava o comprimento da estrada (se comparada a linha reta à linha curva para desvio de um obstáculo) e implicava a perda de velocidade dos passos dos viajantes e tropas, no instante da subida, pelo menos. De maneira que, para obtenção de velocidade na travessia, a linha reta não podia existir apenas em relação à direção da estrada, tornando-a mais curta, mas a direção reta deveria estar associada à forma plana. Nessa idealização, a ferrovia, como reta e plana, suplantaria as adversidades

vividas nas travessias do território cearense e garantiria o domínio da natureza: o espaço e o tempo.

Tal convicção já atribuía à estrada de ferro a posição de superioridade em relação aos demais caminhos por terra, na medida em que ela seria, por definição, associada às características citadas. Entretanto, além da forma reta e plana, ainda havia dois aspectos que contribuíam para a geração de velocidade pelo trem na estrada de ferro. O primeiro diz respeito à força de atrito. A implantação do leito de ferro deveria garantir uma superfície lisa e “livre” de atrito para o trem. Ou seja, a malha férrea era destituída de irregularidades que gerassem resistência ao movimento do comboio ferroviário, pois, mesmo microscópicas, elas dão origem a um ângulo de fricção, muito embora algum atrito fosse necessário para garantir a possibilidade de partida desse transporte (Ramalho *et al.*, 1988). Nesse sentido, o trem alcançava uma velocidade máxima que dependia de uma complexa equação de “retenção, freio, sabedoria e aceleração” limitada pelas técnicas da época. Em segundo lugar, a estrada seria transitada por uma máquina acionada por vapor, não mais tração animal, o que produziria uma velocidade acima da experimentada em veículos terrestres.

O esforço para alcançar uma aceleração máxima escondia e denunciava, simultaneamente, o desejo de obter a velocidade absoluta, a instantaneidade. Tal ambição estava atrelada ao fato de que, conforme Paul Virilio (2000, p. 14-19), a velocidade é inseparável da riqueza e do poder, uma vez que “o poder é sempre o poder de controlar um território por mensageiros, por meios de transporte e de transmissão”. Nesse sentido, “a velocidade é o próprio poder” de “apoderar-se de”. Ciente dessa propriedade política ou *cronopolítica* resultante da aceleração do tempo, Aldibert, engenheiro de estradas de ferro no século XIX, tirou a conclusão de que “se conseguirmos fazer que os comboios cheguem no segundo exacto, dotámos a humanidade do instrumento mais eficaz para a construção do mundo novo” (*in* Virilio, 2000, p. 14).

A percepção de que “o próprio da velocidade absoluta é ser poder absoluto, controle absoluto, instantâneo” diz respeito à possibilidade de se exercer, em última instância, maior controle sobre territórios, pessoas e relações sociais, pois tais relações terminavam por determinar os limites dos jogos de poder no final do século XIX, colocando-os no eixo velocidade/transporte/transmissão. Não se pode ignorar que, além do trem, a linha telegráfica, acompanhante dos trilhos das estradas de ferro, garantia comunicação mais rápida entre os centros administrativos e distantes regiões do território que se pretendia controlar. Condição que contribuiu para a dominação e colonização de povos considerados atrasados pelo imperialismo de nações europeias, como, por exemplo, os indianos dizimados pela colonização inglesa no século XIX.

Considerando a construção de ferrovias no Brasil, Barsanufio Gomides Borges (2011, p. 28) destacou que “a história nos revela que as estradas de ferro sempre estiveram sob a tutela do poder de Estados ou de grupos econômicos e serviram de elemento modernizador e civilizador, segundo os interesses dominantes”. Nesse sentido, é forçoso também perceber nos projetos de construção de estradas no Ceará, fossem elas de chão ou de ferro, os jogos de poder estabelecidos na consolidação do Estado territorial, o que explica o empenho governamental em discutir e providenciar as modificações que se planejavam para o território cearense. Assim, por trás dos projetos de construção de estradas, havia verdadeiros campos de um embate que se processava entre os diversos interesses políticos imperiais, provinciais e locais. Ao mesmo tempo, também se processava uma batalha de introdução do capital estrangeiro no Ceará e os imperativos da circulação de mercadorias no território (ver mais em Reis, 2015).

De todo modo, e guardadas todas as limitações técnicas da época, fica evidente o quanto o espaço era absolutamente instrumentalizado para garantir que o tempo consumido na sua travessia fosse diminuído o máximo possível. Por isso, na estrada de ferro eram projetadas todas as esperanças de se percorrer as maiores distâncias no menor espaço de tempo e, assim, superar as limitações impostas pelos caminhos ruins de que se ressentiram muitos presidentes de Província. Nesse sentido, o *espaço estaria a serviço do tempo*.

Nesse caso, deve-se também observar que a ideia de progresso presente no projeto de modernização do Império, que mais tarde seria incorporada pela República, não estava relacionada apenas com a via de comunicação, mas dependia de uma relação estabelecida entre a estrada e o meio de transporte a ela relacionado. Essa relação é percebida nos discursos sobre a projeção de estradas no Ceará. A estrada de Fortaleza a Baturité, em 1865, conforme o relatório de Zózimo Barroso e José Pompeu d’Albuquerque Cavalcante, era

[...] a passagem dos imperfeitos meios de transporte, que a frequentam, produz sulcos, escavações, que os invernos não fazem senão agravar. Estabelecido, na maior parte, sobre as mais fortes declividades do terreno, que a estrada atravessa, é, além d’isto, invadido pela vegetação, que a tem reduzido em muitos pontos a veredas tão pequenas que apenas permitem a passagem de um cavallo (Relatório dos Engenheiros das Obras Geraes e Provinciaes do Ceará, 1865, p. I. Anexo ao Relatório de Presidente de Província).

Os imperfeitos meios de transporte eram os carros puxados por tração animal. Conforme Rodolpho Theó-

philo, na descrição de suas memórias de quando era caixeiro- vassoura em Fortaleza, em 1868, “a esse tempo, não havia estrada de ferro, muito menos automóvel. O único vehiculo era um omnibus [...]”. Além disso, contabiliza o autor, “poucas carruagens e o célebre carro de borracha precursor do automovel e do caminhão, que o commercio havia mandado vir para transportar carga para a praia. Era um caminhão, de forma differente dos actuaes, muitissimo maior com rodas de ferro cobertas com uma camada espessa de cauchu, não pneumatico” (Theóphilo, 2006, p. 40-41). Esses carros variavam em tamanhos e formas, cujas dimensões eram inversamente proporcionais às possibilidades de alcançar maiores velocidades. Rodolpho Theóphilo, no mesmo relato, mencionou a compra de um veículo relativamente grande por um comerciante de Fortaleza e a viagem que esse caixeiro fizera nele. Segundo o autor,

Em seus dias de prosperidade alguns commerciantes de Fortaleza, que tinham familia e interesses naquella Villa, se lembraram de facilitar as relações com um modo fácil de transporte. Para este fim mandaram vir da Europa um omnibus. Chegou o vehiculo. Sua lotação era de 12 pessoas. Foi marcado o dia da inauguração. O omnibus sabiu da Capital ás tres horas da tarde rumo a Pacatuba, puchado por quatro possantes burros. Tudo foi muito bem enquanto houve estrada empedrada. Quando chegamos ao banco de areia de Maraponga as rodas se atolaram, e omnibus parou, mas parou de todo. Baldados foram os esforços para fazel-o seguir. O tempo corria e íamos ficando em caminho. Já uns longes de crepusculos se percebiam. Estávamos a regressar para Arronches, a pé, quando passou uma carroça de Pajuçara, que voltava da Capital, puchada por quatro juntas de bois. A’ vista do vehiculo teve uma idéa a comitiva: tirar os burros e collocar os bois. Assim se fez. E o omnibus foi marchando ao passo tardo da boiada. O dia se acabou e nós ainda estavamos a caminho de Mondubim! A’s oito horas da noite chegámos a Pajuçara em casa do dono da carroça. Reunida a comitiva accordou deixar o omnibus e seguir a cavallo para Pacatuba. [...] Sabimos de Pajuçara, deste bello lugar, que mal sabia eu seria o meu retiro na velhice, pouco depois de oito horas da noite. A’s dez chegaríamos a Pacatuba (Theóphilo, 2006, p. 45-50).

Essa narrativa de Rodolpho Theóphilo, escrita em 1927, mas que descreve cada aspecto da viagem feita em 1868, incorpora à avaliação de suas memórias uma relação com um tempo que transcorre de forma ininterrupta, próprio da modernidade. Dessa forma, é um relato marcado pela sensação moderna (e angustiada) da perda de tempo,

ou de estar ficando ultrapassado: *o tempo corria e íamos ficando em caminho e o dia se acabou e nós ainda estávamos a caminho de Mondubim!* E, nesse correr do tempo, a medida da velocidade que os veículos alcançavam era expressa, estabelecendo, inclusive, uma hierarquia: os *possantes burros* eram mais ágeis que a boiada de *passo tardo*.

Nesse sentido, o relato mostra a relação estabelecida entre a estrada e o transporte. Enquanto o caminho de Fortaleza em direção a Pacatuba era uma estrada empedrada, os quatro burros foram adequados para puxar o ônibus com os 12 passageiros, o que deixou de acontecer tão logo passaram à parte do percurso sem empedramento. Nesse momento, o veículo atolou e *parou de todo* sem que fosse possível prosseguir nele, obrigando os passageiros a uma jornada a pé. Somente com a troca dos burros pelos bois que encontraram no caminho, eles puderam continuar a viagem a bordo do ônibus. No entanto, só até chegar a Pajuçara. Pois, deste ponto em diante, *a comitiva acordou deixar o omnibus e seguir a cavalo*, provavelmente motivados pela vagarosidade do *passo tardo da boiada*. Em todo caso, passageiros e meios de transporte ainda estariam vulneráveis a “inconvenientes múltiplos, declives abruptos, subidas árduas, engarrafamento de circulação, condições atmosféricas penosas (chuva, neve, lama, gelo) que acentuavam as dificuldades de tração”, como observou G. Bouchet sobre a circulação de carros puxados por tração animal na França (Bouchet *in* Ortiz, 1991, p. 227).

As três situações expressas – estrada empedrada e carro puxado por burros, estrada de chão e carro puxado por boiadas e estrada de chão e cavalos – sugerem quão íntima era a relação estabelecida entre o tipo de estrada e o transporte que nela trafegava: a eficiência do meio de transporte era julgada pela agilidade alcançada na estrada. A constituição dessas relações foi possível a partir do momento em que se considerava a perda do tempo. Essa relação era parte de um ideário moderno que associava a técnica ao tempo. Dessa forma, numa viagem como a da comitiva da qual fazia parte Rodolpho Theóphilo, não se tratava apenas de atravessar um percurso determinado, mas de fazê-lo o mais rápido possível, o que obrigou aqueles homens a combinarem os meios de transportes às estradas, de maneira que o tempo gasto na viagem fosse o mínimo.

Dá suporte ao relato a mesma ideia de modernização que subjazia a empreendimentos como a construção de estradas de ferro: o progresso seria constituído no domínio da natureza – com o controle do espaço e do tempo compreendido como meio de superação do vivido, no final do século XIX. Cabe perceber, contudo, que a reprodução dessa compreensão nas reminiscências de Rodolpho Theóphilo sobre as viagens antes do trem sugere não só a apropriação individual de tal ideia, mas também sua incorporação a um senso comum – compreensão que

contribui para a manutenção de uma relação estreita entre a estrada de ferro, o trem e a noção moderna de progresso, que ainda hoje subsiste. Mesmo porque, por mais que as vias de chão anteriores à ferrovia fossem pavimentadas e os carros fossem puxados pelos animais mais adequados a elas, não se realizaria uma mudança substancial em relação a situações anteriores. O trem, pelo contrário, produziu uma percepção de avanço em relação aos precedentes meios de transporte, a partir de sua capacidade de desenvolver maiores velocidades que as experimentadas até aquele momento.

Nesse contexto, pode-se inferir que as experiências de muitos homens e mulheres que viveram no final do século XIX foram radicalmente diferentes das de seus pais, mais acostumados com a lentidão incapaz de promover uma ruptura na vida e com uma rotina de adaptação que não modificava o arsenal da experiência anterior (Koselleck, 2006, p. 314). Ou ainda, que as impressões causadas pelo contato com a velocidade experimentada no âmbito do transporte e comunicação possibilitados pela estrada de ferro e o telégrafo marcaram a geração que a vivenciou. Assim, enredados pelas possibilidades totalitárias de novas tecnologias, como eram os caminhos de ferro que faziam uma revolução nas viagens dos que tinham acesso a ela, homens e mulheres passavam a compreender seu tempo como novo, sendo o “tempo moderno” ou o novo aquilo que “indica novas experiências que jamais haviam sido experimentadas dessa maneira, ganhando uma dimensão que confere ao novo um caráter de época”. Assim, o presente e o futuro têm uma reivindicação qualitativa, quando o novo tem sentido de “inteiramente diferente, ou até mesmo melhor, do que o tempo anterior” (Koselleck, 2006, p. 274).

Indícios dessa percepção podem ser apreendidos em destaques sutis da literatura ou outros suportes nos quais as impressões da vida e do mundo, ou aquilo que se chama senso comum, foram de algum modo registradas, fosse em forma de poesia, crônica, prosa ou outras. Documentação que se torna fonte de estudo para o historiador que a compreende como escrita encarnada, posto que nunca dissociada de uma realidade concreta, que subjaz a ela. Nesse sentido, é possível entrever em textos que se pretendem cômicos, como anedotas, por exemplo, *sinais* da intensidade e das marcas de uma determinada experiência.

No caso da chegada do trem e do telégrafo ao Ceará, podem-se considerar publicações como as de José Carvalho em sua *Contribuição ao Folclore Nacional*, em que foram indicadas, em tom jocoso, as impressões sobre o tempo vivido, a partir do contato com as novas tecnologias de transporte e comunicação experimentadas no final do século XIX:

A estrada de ferro e o telegrafo são cousas recentes no sertão do Ceará. Mas, logo que o cearense os viu, não tardou a tirar dele um conceito e formular uma comparação curiosa. É ainda com Deus a sua teoria. O trem, neste tempo, só chegava até ao Quixadá e o cearense conversava com seu vizinho, num carro barato de segunda classe, sentenciando:

– Compadre, antigamente, o sujeito fazia uma cousa e quem pagava eram os filhos e os netos; mas hoje, o cabra acaba de fazer tá pagando.

– E você não sabe por que é isto não, seu compadre?

– Sei não!

– Eu lhe digo. É porque antigamente Deus andava a pé. Mas, hoje, anda de trem. E quando não pode ir, passa um telegrama!

Deus, passando telegrama, só mesmo da cabeça de cearense (Carvalho, 1973, p. 103-104).

O caráter totalitário, característico das novas tecnologias que chegavam ao Brasil na segunda metade do século XIX, influenciava diretamente na percepção de mundo de seus espectadores, uma vez que era experimentado um tempo que não tinha relação imediata com o tempo que era considerado “natural” ou histórico. Em outras palavras: com a introdução do Brasil nos ditames do progresso europeu ocidental, a nação foi incorporada ao tempo mundial, que modificava as bases rotineiras de contagem do tempo pelos eventos da natureza, como a posição do sol, por exemplo, para as horas cronometradas dos relógios (Virilio, 2000, p. 13-15).

A estrada de ferro atuou, em muitos lugares do Brasil, como o instrumento que impunha a necessidade de considerar a contagem mais rígida do tempo que, ao cabo, significava a submissão das localidades que a recebiam ao tempo mundial, notadamente europeu ocidental. Nas palavras de Ortiz, “o tempo das estradas de ferro penetrou no interior das moradias”, situação que existia em função das peculiaridades do sistema viário com a “maioria das vias de mão única”, “bifurcações e baldeações, exigindo que as trajetórias dos comboios e dos homens fossem sincronicamente afinadas entre si”. Ainda segundo o autor, foi essa “exigência de exatidão” que fez com que as companhias adotassem a hora de uma localidade como unidade de referência. Nesse contexto, o relógio passou a ser visto como prova de civilização (Ortiz, 1991, p. 235).

No Ceará, é possível perceber a vinculação a um tempo mundial na aquisição de um relógio para a estação central da Estrada de Ferro de Baturité – EFB, que permitisse um maior alinhamento dos passageiros e demais moradores das cidades ao funcionamento do transporte férreo (BR. APEC. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL [1877-1880], Cx 04, L 05. Ofício n° 256, 10/02/1880).

Ela também pode ser percebida no acordo feito pelo diretor da EFB com a Estação Telegráfica Nacional para ser recebido “pelo empregado [do Ceará] encarregado da conservação do relógio da Sé – a hora certa, diariamente as 6 horas da manhã” (BR. APEC, GP. MIN. ENC [1886-1889] – Minutas de ofícios dirigidos ao diretor da EFB. Ofício n°2092, de 03 de agosto de 1888). Assim, as novas dimensões temporais aos poucos se espalhavam pela capital cearense, Fortaleza, e eram também progressivamente impostas ao interior do território ou, pelo menos, nas regiões onde havia tráfego de trens. Nesse bojo, usando as palavras de Koselleck, “abre-se o fosso entre a experiência anterior e a expectativa do que há de vir, cresce a diferença entre passado e futuro, de modo que a época que se vive é experimentada como um tempo de ruptura e de transição, em que continuamente aparecem coisas novas e inesperadas”, entre elas, o próprio trem (Koselleck, 2006, p. 294).

Nada obstante, a velocidade alcançada com o trem foi progressivamente sendo considerada lenta. E a locomotiva, junto ao comboio férreo, terminou por ser vítima daquilo de que um dia ela foi símbolo: a modernidade e o progresso. Sem o investimento na produção de novas tecnologias para a máquina férrea, percebido no sucateamento de suas estruturas, a ferrovia deixou de ser inovação e foi incapaz de superar novas expectativas em funcionários, usuários ou meros observadores. Com o tempo, o desgaste sucessivo do material rodante e do apreço popular fez o comboio férreo ser preterido por aqueles que podiam pagar pelo automóvel, e, não à toa, o trem passou a ser o “transporte do pobre”.

No Brasil, rapidamente, a estrada de ferro se transformou numa estrutura obsoleta. Conforme Barsanufó Borges, a decadência das estradas de ferro estava estreitamente relacionada ao *boom rodoviário*, sobretudo após a década de 1930. Tratava-se de processos que estavam “diretamente vinculados às mudanças internas e externas da economia”, uma vez que o Brasil “transitava da dependência do capital britânico para a área de influência e domínio do capital norte-americano”, e o centro dinâmico da economia brasileira passava a ser o setor de mercado interno (Borges, 2011, p. 35). Assim, já nas primeiras décadas do século XX (quando a EFB nem havia sido finalizada), já se espalhava a notícia da existência de transportes mais rápidos: em 1919, foi instalada a primeira montadora de automóveis do país, da Ford; e, em 1925, foi estabelecida uma da General Motors (Paula, 2000, p. 53).

Entretanto, as limitações do transporte férreo no alcance de grandes velocidades foram percebidas desde muito cedo. Na década de 1870, período inicial da construção da Estrada de Ferro de Baturité, foram constatadas as limitações do transporte férreo, bem como sua dependência em relação ao estado de conservação

da estrada de ferro e da qualidade do material rodante. O Barão de Aquiraz, em ofício da Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité, informou a necessidade de redução da velocidade nas viagens dos trens nos referidos trilhos. Conforme este diretor,

Em vista do estado pouco satisfactorio das locomotivas ao serviço da Companhia desta estrada, exigindo extensas reparações em periodos certos pelo trabalho forçado a que foram submettidas durante o ultimo semestre, a Directoria tem a honra de propor a adopção do novo horario, que mandou confeccionar pelo engenheiro inspector do trafego e que junto encontrara V. Exc^a. É elle uma modificação do que vigora, havendo-se regulado menor velocidade na marcha dos trens afim de economizar a força de que ora são capazes as machinas. A directoria espera que o novo horário merecerá a aprovação de V. Exc^a (APEC. EF. FB, Cx 03, 1879. Ofício s/n, 25/08/1879).

Mais do que nas estradas de chão e seus transportes costumeiros, na ferrovia a relação da estrada com o meio de transporte que vai percorrer seu leito é inextricável. Essa característica influenciava diretamente na aceleração que se pretendia alcançar com o comboio férreo. O desgaste do material rodante era um fato com o qual a administração da ferrovia tinha que lidar. A velocidade de deterioração variava conforme as condições a que estava submetida a parafernália no seu uso – inclusive persistindo mesmo em caso de abandono. A necessidade de lidar com esta propriedade (comum a toda matéria) obrigava à conservação continuada por parte da chefia desde as primeiras viagens na estrada de ferro, tanto da via permanente como das locomotivas.

É certo que, com o uso, a ação das variáveis ambientais e do próprio tempo, o desgaste do material rodante era mais acelerado, ainda que existisse uma ação diligente de preservação, o que não parecia ser o caso da Estrada de Ferro de Baturité. Em 1913, a conservação empreendida nessa ferrovia era apontada nos relatórios enviados ao Ministério da Viação e Obras Públicas como insuficiente para garantir o trânsito de trens. Nesse documento, foi feita uma descrição minuciosa da via permanente da Baturité que sugere a precariedade do material. Em suas palavras,

Via-permanente – 1.ª A linha precisa em geral de nivelamento, sendo evidente o abatimento que tem soffrido os maiores aterros. Desses, muitos precisam ser reforçados. Os trilhos antigos de ferro estão deformados

e é tal o esmagamento das extremidades, que as talas não conseguem mais uma junção perfeita. Dahi o abalo transmittido ao material rodante, que se estraga rapidamente. É facto verificado que nas locomotivas, mesmo nas novas, a tubulação desprende-se dos aparelhos dando logar a vasar. As molas soffrem igualmente muito esforço e perdem a elasticidade, mesmo as dos carros de passageiros. Em alguns carros mal se pôde conversar, tal é o ruido resultante do chocalhar das ferragens desses carros e das talas dos trilhos. Cumpre notar que a substituição de dormentes se faz preciso mesmo em pontes e pontilhões (Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1913, p. 103).

A velocidade estava no âmago da modernidade, do tempo considerado novo. A rápida deterioração da via permanente se dava em virtude não só do “natural” desgaste do material, mas, principalmente, em função dos abalos provocados pelo uso frequente: fruto da necessidade de obtenção de uma receita financeira favorável. O tempo passava a ser não só o definidor dos acontecimentos, mas também um participante deles, não mais um espaço (temporal) no qual as coisas se acomodam. Mas, a partir do final do século XIX, o tempo passa a ser visto como progresso. Nesse contexto, o trem é inscrito numa evolução obrigatoriamente continuada, sob pena de se transformar em retrocesso. Qualquer objeto nele situado passa a ser também submetido a mudanças progressivas.

Nesse contexto, a estrada de ferro se torna vítima daquilo de que um dia ela foi símbolo: o progresso. Sem políticas de modernização, a ferrovia envelhece e perde capacidade de velocidade, progressivamente se tornando obsoleta em relação ao tempo percebido em outras tecnologias que progridem continuamente. Assim, a velocidade verificada no transporte férreo, ideal para o final do século XIX, logo seria considerada insatisfatória e, conseqüentemente, surgiria a decepção em relação ao trem como transporte obsoleto frente ao automóvel, em meados do século XX. A frustração experimentada no processo de sucateamento da malha ferroviária cearense foi nítida e gravada em letras garrafais no ferro dos vagões sucateados: RVC – RAPARIGA VELHA CANSADA.⁹ A Rede de Viação Cearense – RVC, outrora símbolo de progresso, frustrou as mais legítimas expectativas. O espaço férreo já não mais servia ao tempo moderno; foi ultrapassado por ele.

Seu envelhecimento também era denunciado e percebido nos ruídos provocados em seu funcionamento. Conforme comentou o autor do relatório, *em alguns carros mal se pôde conversar, tal é o ruido resultante do chocalhar*

⁹ Rapariga no Brasil assume um sentido pejorativo relacionado à prostituição.

das ferragens desses carros e das talas dos trilhos. Nesse caso, é importante considerar que, sobretudo em meados do século XX, a modernidade dos transportes passava a ser avaliada pelo nível de silêncio do motor, fazendo com que o funcionar ruidoso do trem fosse compreendido como marca de seu retrocesso (Cortez, 2008). Em contrapartida, despontava o automóvel, “por seu turno, menos ruidoso e previsível embora em quantidade crescente nas ruas, alheio aos percursos rígidos e a regulação do tempo [...]”, conforme escreveu Antônio Luiz Macêdo e Silva Filho sobre a paisagem sonora de Fortaleza entre as décadas de 1930 e 1940.

Na realidade, os ruídos produzidos pelo trem, por vezes considerados incômodos, compuseram aos poucos a imagem do comboio férreo nas memórias dos que tiveram a chance de conviver com seu funcionamento. Eduardo Campos, que, durante sua infância e adolescência, morou em Fortaleza próximo à Linha Férrea de Baturité, narrou esse transporte destacando os sons que ele emitia: “e trens, pontuais e estridentes, despertando pelas manhãs os pobres sem relógio; e a tanto a carregar muitos sons de engates retesados no tracionamento dos carros, e apitos – apitos e não buzinas – sonorizando o mundo e o coração de pessoas que sabiam ver e amar as coisas” (Campos, 1996, p. 48).

Conclusão

Enquanto o trem foi associado a progresso e modernidade, no final do século XIX, foi estabelecido um campo de disputas entre grupos da classe senhorial cearense desejosos de empreender um redimensionamento do espaço ou da circulação de mercadorias, estabelecendo, assim, nova via de comunicação entre interior e litoral e novo caminho para as tarefas administrativas de um Estado territorial, a partir da centralização de Fortaleza como capital cearense. Nesse processo, eram postas em xeque, ou mesmo aniquiladas, as relações de poder estabelecidas pela classe senhorial ligada a Aracati, no uso da Estrada Geral do Jaguaribe como principal acesso ao interior da Província, para o comércio de charque e nos negócios dos criadores de gado.

Dessa forma, a Estrada de Ferro de Baturité, apresentada pelo governo provincial como meio de superar o espaço/distância, seria utilizada para constituir outro caminho de entrada para o Ceará, reorganizando as bases espaciais do território e, conseqüentemente, os jogos de poder ali estabelecidos. E, por outro lado, serviu como instrumento para a solidificação de uma nova composição de relações sociais de tipo capitalista que vinham sendo estabelecidas no Ceará, por meio da exportação do capital estrangeiro, sobretudo o inglês, através do investimento

em ferrovias. Cumpriu, então, a necessidade de reflexão em torno dos interesses políticos e econômicos que contribuíram no planejamento e execução da obra pública que mais acirrou ânimos no Ceará, no final do século XIX: a construção da Estrada de Ferro de Baturité.

Referências

- BORGES, B.G. 2011. Ferrovia e modernidade. *Revista UFG*, XIII(11):27-36.
- BRASIL, T.P. de S. 1863. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*. Tomo 1. Ed. fac-similar de 1863. Fortaleza, Fundação Waldemar de Alcântara, 835 p.
- CAMPOS, E. 1996. *O inquilino do passado – Memória urbana e artigos de afeição*. Fortaleza, Casa de José de Alencar – UFC, 140 p.
- CARVALHO, J. 1973. *O matuto cearense e o caboclo do Pará – contribuição ao folclore nacional*. Fortaleza, Imprensa Universitária da UFC, 242 p.
- CARVALHO, J.M. de. 1980. *A Construção da Ordem – a elite política Imperial*. Rio de Janeiro, Editora Campus, 202 p.
- CARVALHO, M.A.R. de. 1994. Governar por retas: engenheiros na Belle Époque carioca. In: M.A.R. de CARVALHO, *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro, Sette Letras, p. 65-91.
- CORTEZ, A.I.R.P. 2008. *Memórias descarrilhadas: o trem na cidade do Crato*. Fortaleza, CE. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Ceará, 236 p.
- CORTEZ, A.S. R.P. 2008. *Cabras, Caboclos, Negros e Mulatos. A Família Escrava no Cariri Cearense (1850 –1884)*. Fortaleza, CE. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Ceará, 245 p.
- HARVEY, D. 2005. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo, Annablume, 251 p.
- KOSELLECK, R. 2006. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro, Contraponto, Ed. PUC – Rio, 366 p.
- KROPF, S.P. 1994. O saber para prever, a fim de prover – A engenharia de um Brasil moderno. In: M.M. HERSCHMANN; C.A.M. PEREIRA (orgs.), *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro, Rocco, p. 202-223.
- MURARI, L. 2009. *Natureza e Cultura no Brasil (1870-1922)*. São Paulo, Alameda, 470 p.
- ORTIZ, R. 1991. *Cultura e Modernidade: a França no século XIX*. São Paulo, Editora Brasiliense, 288 p.
- PAULA, D.A. de. 2000. O futuro traído pelo passado: A produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: P.R. de ALMEIDA; D.R. FENELON; L.A. MACIEL; Y.A. KHOURY (orgs.), *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo, Olho D'Água, CAPES/PROCAD, p. 41-61.
- PINHEIRO, I. 2009. *O Cariri: seu descobrimento, povoamento, costumes*. Fortaleza, FWA, 288 p. (Edição fac-similar de 1950).
- RAMALHO JUNIOR, F.; FERRARO, N.G.; TOLEDO, P.A. de. 1988. *Os Fundamentos da Física: Mecânica 1*. Rio de Janeiro, Editora Moderna, 201 p.
- REIS, A.I.R.P.C. 2015. *O Espaço a serviço do Tempo: A Estrada de Ferro de Baturité e a invenção do Ceará*. Fortaleza, CE. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Ceará, 402 p.
- SÁ, Y.C.F. de. 2007. *Os homens que faziam o Tupinambá moer – Experiência e Trabalho em engenhos de rapadura no Cariri (1945 – 1980)*. Fortaleza, CE. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Ceará, 362 p.

THEÓPHILO, R. 2006. *O Caixeiro (reminiscências)*. Fortaleza, Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 70 p. (Edição fac-similar).

VIRILIO, P. 2000. *Cibermundo: a política do pior*. Lisboa, Teorema, 124 p.

Fontes primárias

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ (APEC). BR. APEC. EF. DE BATURITÉ E SOBRAL [1877-1880], Cx 04, L 05. Ofício n° 256, 10/02/1880; BR. APEC, GP. MIN. ENC [1886-1889] – Minutas de ofícios dirigidos ao diretor da EFB. Ofício n° 2092, de 03 de agosto de 1888; APEC. EF. FB, Cx 03, 1879. Ofício s/n, 25/08/1879; Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1913.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO CEARÁ (AL). Leis Provinciais, n° 93 de 05 de outubro de 1837.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES, UNIVERSITY OF CHICAGO (CRL). Relatório de Presidente de Província. Ceará, Typ. Cearense, 1856.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO DO CARIRI, UNIVERSIDADE REGIONAL DO CARIRI (CEDOCC). O Araripe (1855-1864). Coleção Digital – Periódicos.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES, UNIVERSITY OF CHICAGO (CRL). Relatório dos Engenheiros das Obras Geraes e Provincias do Ceará, 1865, p. I. Anexo ao Relatório de Presidente de Província, Typ. Brasileira de J. Evangelista, Paiva & C.a, 1865.

Submetido: 04/02/2016

Aceito: 30/06/2016