

A Construção da Estrada de Ferro de Baturité: alteração da paisagem e a produção de outras fronteiras no Ceará (1870-1926)

ANA ISABEL RIBEIRO PARENTE CORTEZ*

Em 29 de junho de 1871, o Coronel Joaquim da Cunha Freire, então presidente da província do Ceará, anunciou o início da construção da Estrada de Ferro de Baturité¹ e as primeiras previsões de traçado. Conforme o relatório,

Com o maximo praser communico á V. Exc. que brevemente serão iniciados os trabalhos de construcção de uma via ferrea, pelo systema tram road d'esta capital para o importante município de Baturité empresa esta de grande alcance e futuro para a provincia, como V. Exc. póde muito bem comprehender. (...) É consideravel o movimento da estrada que se vai construir. Ella se dirigi aos municípios mais productores da provincia e pelos que também transitam quase todos os gêneros que se destinam a exportação pelo porto da capital, ou nelle desembarcam para o consumo dos sertões. (...) Do melhoramento das nossas vias de transporte virá o augmento da nossa producção, e n'esta se acha a fonte de toda a receita provincial. Os empresários vencendo todos os obstáculos, proseguem na sua obra, e n'este momento fasem-se os estudos necessários para se determinar a linha até Maranguape e Pacatuba, ponto de um dos quaes se deverá prolongar ate Baturité, segundo a direcção que mais conveniente se julgar².

Aparentemente, a escolha desse início de percurso para a Estrada de Ferro de Baturité foi consensual. Nenhuma controvérsia séria envolveu a decisão de levar os trilhos da capital até a cidade de Baturité, passando por Arronches, Pacatuba, Acarape e Maranguape. Sendo a justificativa de que esses locais eram celeiros da produção agrícola, suficiente para isso. Nas projeções feitas pelo Engenheiro Chefe da Direção de Obras Públicas do Ceará, Dr. José Pompeu Albuquerque Cavalcante, em 1868, quando de retorno do Pernambuco, onde foi aconselhar-se sobre a construção de ferrovias, já era articulado que

O traço d'essa longa estrada deve comprehender necessariamente a cidade de Baturité para attingir um de seos principaes fins. Mas pela razão já dita em outra parte limitemo-nos por ora a uma pequena extensão, ou lancemos as nossas vistas para Pacatuba e Maranguape, o primeiro um povoado a 27,885 e o segundo uma vila a 23 kilometros da capital e entre si distantes de 13 kilometros. A extensão

* Professora Efetiva da Universidade Regional do Cariri – URCA e doutoranda em História Social – Universidade Federal do Ceará (UFC).

¹ A Estrada de Ferro de Baturité (Linha Sul) seguia de Fortaleza, no litoral, passava pelo Maciço de Baturité, atravessava o sertão central e finalizava na cidade de Crato, no sopé da Serra do Araripe. Além dela, no Ceará, havia a Estrada de Ferro de Sobral (Linha Norte). Cf: (FERREIRA, 1989).

² Relatório de Presidente de Província, 1871, p. 18.

compreendida entre a capital e Baturité mede 88,803 kilometros. A partir da capital com direcção a Baturité pela estrada existente encontra-se primeiro o povoado de Arronches a 6 kilometros, depois o de Pacatuba, em seguida o de Guayuba a 7 d'este ultimo ponto, Acarape a 29,092 da Pacatuba, Canôa a 20 e a cidade de Baturité a 29,099 de Acarape. Vê-se portanto que Pacatuba, Acarape e Baturité; os povoados mais importantes, dividem em tres secções quasi iguaes a extensão comprehendida entre os pontos extremos, capital e Baturité.³

A sequência de cidades no percurso citado por José Pompeu Albuquerque Cavalcante ‘corresponde’ ao trecho onde, mais tarde, foram estabelecidos os primeiros quilômetros da Estrada de Ferro de Baturité. Entretanto, se a escala desse mapa for ampliada a ponto de os terrenos por onde passaram os trilhos serem percebidos, será também visto que a escolha deles não estava tão clara desde o início. A demarcação das terras nas quais seria implantado o leito férreo, a despeito de maiores planejamentos, parece ter sido realizada à medida que os trilhos eram colocados. Como é possível entrever no processo administrativo movido pela Diretoria da então Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité, em outubro de 1872, e organizado por João Brígido dos Santos, contra o engenheiro Jeronimo Luiz Ribeiro.

Nesse processo, era reclamado que o referido engenheiro, responsável pela construção dos primeiros kilometros da Estrada de Ferro de Baturité, não cumprira cabalmente sua tarefa, deixando o leito entre a capital e Arronches com sérios defeitos, e já iniciava os trabalhos a diante desse ponto. Segundo o relato feito por João Brígido,

Tendo o referido Jeronimo Luiz Ribeiro dado começo aos seus trabalhos no mez de janeiro ultimo, antes de os ter concluído na subsecção da Capital a Arronches, que mede cerca de quatro milhas inglezas, começou algumas escavações a aterros na linha que segue dessa povoação para diante, em lugar cuja planta ainda não estava aprovada pelo presidente da Provincia, como seria mister, e contra o que ficára determinado, art. 14.⁴

Em meio à acusação de um serviço mal feito, são sugeridas influências que o traçado da estrada de ferro poderia sofrer. No artigo citado – o 14º do contrato celebrado entre Jeronimo Luiz Ribeiro e a Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité – era determinado que “finalmente o contractador fica sujeito na execução das obras relativas de preparação do

³ Relatório do Engenheiro Chefe da Direção de Obras Publicas, p. 5. Anexo ao Relatório de Presidente de Província, 1868.

⁴ Ofício de 10 de setembro de 1872, p. 01. BR APEC, EF. Fundo: Estradas de Ferro/Estradas de rodagem. EFB: 1882 – Fortaleza.

leito para a via ferrea a plena fiscalização da Companhia, tendo-se em atenção a clausula 20 do Contracto da empreza com o Governo da Província”.⁵ Já na clausula citada nesse artigo, era determinado que somente seria dado prosseguimento a construção do leito da ferrovia conforme aprovação da planta do traçado pelo governo provincial.

Se observado o primeiro artigo do contrato em questão se verá que Jeronimo Luiz Ribeiro ficava obrigado a “construir o leito da via férrea projectada d’esta Capital a Maranguape e Pacatuba, segundo a diretriz mandada traçar pela Companhia (...)”.⁶ O que indica a designação de um terreno que deveria receber os trilhos da Baturité. Entretanto, o governo provincial parece não ter aprovado o percurso. Conforme a *Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité*, em resposta ao ofício de Jeronimo Luiz Ribeiro que denunciava os prejuízos sofridos com a paralização dos serviços,

*Que os serviços entre Arronches e Maracanahu foram suspensos em consequencia de não ter sido approvada a planta dessa secção da obra, exigindo o presidente da Provincia modificações no traçado primitivo o que sujeitou a companhia a novas explorações e estudos técnicos, que só por todo este mez poderam serem concluidos para se offerecerem á consideração da Presidencia.*⁷

A Estrada de Ferro de Baturité era um projeto político da província do Ceará. Sua construção deveria beneficiar os interesses do poder público. Eles, inclusive, parecem se sobrepor a demarcação do terreno empreendida pelos engenheiros da Companhia, que haviam fincado as estacas marcadoras do percurso. Nesse ínterim, se percebe a tensão entre um saber que se construía dentro dos moldes da técnica moderna, a engenharia, e o poder das oligarquias cearenses. Sendo os últimos atendidos em sua vontade, à medida que a *Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité* estava subordinada ao poder provincial.

Por outro lado, a locação da Estrada de Ferro de Baturité criava outras fronteiras para o interior da província e alterava a paisagem ali existente, à medida que modificava a

⁵ APEC – Fundo: Estradas de ferro/Estradas de rodagem. BR APEC, EF. (1878-1918). EFB 1872 – Fortaleza.

⁶ APEC – Fundo: Estradas de ferro/Estradas de rodagem. BR APEC, EF. (1878-1918). EFB 1872 – Fortaleza. F2156.

⁷ APEC – Fundo: Estradas de ferro/Estradas de rodagem. BR APEC, EF. (1878-1918). EFB 1872 – Fortaleza. Carta para Jeronimo Luiz Ribeiro da Companhia Cearense da Via Ferrea de Baturité datada de 12 de setembro de 1872. F2167.

organização de seus sítios. Como é sugerido por protestos pela desapropriação de terrenos para passagem da ferrovia.

Quando a construção da Estrada de Ferro de Baturité se aproximava das imediações de Pacatuba, pelo menos dois proprietários de terra ficaram insatisfeitos com a passagem da ferrovia em seus domínios, cujos nomes são Jose Ignacio Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros. A disputa entre esses homens e a diretoria da Estrada de Ferro de Baturité foi registrada nos arquivos da Companhia.

Se observados os documentos constantes no processo, se verá que a questão se concentra, para os donos do terreno, em torno da porção de terra perdida sem qualquer indenização. Ou seja, na reorganização das fronteiras do terreno que os destituía de partes deles. Tanto Francisco Cabral de Medeiros como o padre Jose Ignacio de Moraes Navarro reclamaram do redimensionamento de seus sítios, à medida que questionavam o não ter direito a uma indenização referente à sua desapropriação. O primeiro, através de seu procurador, Benvenuto José de Lima, em ofício de três de julho de 1878, afirmou que

*(...) sendo senhor e possuidor de um sitio annexo a mesma Villa [Pacatuba], o qual estava completamente plantado de cannas, coqueiros, laranjeiras, mangueiras e cajueiros; acontece que continuando a estrada de ferro de Baturité e passando no meio do mencionado sitio, tirou do melhor terreno cincoenta metros de largura e cento e setenta e tantos de cumprimento, destruindo toda a canna, quarenta pés de coqueiro, vinte de laranjeira, oito de mangueiras e seis de cajueiros, ficando o referido sitio destruído em mais de metade das benfeitorias e na terça parte do terreno.*⁸

Da parte do padre Jose Ignacio de Moraes Navarro foi dito que:

(...) que sendo Senhor e possuidor d'um sitio dentro da mesma Villa, com plantações de diferentes fructeiras, como sejam coqueiros, laranjeiras, cajueiros e bananeiras (ilegível) e mais ainda de um canavial, porção de capim de planta e roça, plantação esta que comprehende uma e outra margem do rio que atravessa todo o sitio, succedeo que no dia 5 de maio do corrente anno o Eng^o Juliu Pinkas, que então achava-se encarregado pelo Exmo Sn^o Presidente da Provincia de continuar com o trabalho da estrada, apresentou-se dentro do sitio do Suppe com ouro Eng^o e mais pessoal, tirando o pico por onde deve seguir a referida estrada sem que antes se tivesse entendido com o Suppe para indeniza-lo da destruição que tinha de soffrer em sua propriedade com aquela estrada (...) serviço que tirou 50

⁸ BR, APEC – EFB, cx02, 1878.

*metros de largura na extensão de trezentos, terreno este todo ocupado de plantações.*⁹

A passagem da estrada de ferro pelos sítios causa a transformação deles, podendo fazê-los desaparecer, dependendo da dimensão que o terreno abrangesse. A supressão de uma faixa de terra de 170 metros de comprimento e 50 de largura, no primeiro caso, e de 300 metros de comprimento pela mesma largura, no segundo, por si já é um espaço considerável. Ele se torna ainda maior se pensado como no sítio de Francisco Cabral de Medeiros que significava a terça parte do sítio e a metade da terra propícia para o cultivo. Essa propriedade/paisagem já era amplamente modificada: em suas dimensões, produtividade, fronteiras e mesmo em sua forma, posto que instrumentos da técnica passavam a fazer parte daquela paisagem.

As paisagens foram progressivamente alteradas à medida que novas estruturas surgiram. Ou, conforme Milton Santos (SANTOS, 2009: 54), “a paisagem, assim como o espaço, altera-se continuamente para poder acompanhar as transformações da sociedade. A forma é alterada, renovada, suprimida para dar lugar a outra forma que atenda às necessidades novas da estrutura social”. Dessa maneira, paisagem assume um sentido amplo composto por objetos do mundo natural e objetos sociais, que se transformam ‘em tempo, velocidade e direção diferentes’. Ela é, ao cabo, representação dinâmica de modos de vida, de práticas culturais, de relações sociais.

Segundo Milton Santos, em *A Natureza do Espaço* (SANTOS, 2008: 234), “a história das chamadas relações entre sociedade e natureza é, em todos os lugares habitados, a da substituição de um meio natural, dado a uma determinada sociedade, por um meio cada vez mais artificializado, isto é, sucessivamente instrumentalizado por essa mesma sociedade”. Entretanto, acrescenta: a maneira e a velocidade desta substituição é variada em cada lugar da superfície terrestre. E ainda que, a própria idéia de um meio natural não deve traduzir um espaço completamente destituído da noção de técnica, posto que qualquer trabalho empreendido neste ambiente mantém “relação direta com um modo particular de constituição da natureza”.

⁹ BR, APEC – EFB, cx02, 1878.

Dessa forma, a construção de uma Estrada de Ferro trazia inúmeras mudanças para as ambiências e populações que as recebiam. Primeiramente, o espaço era observado. Escolhido o local adequado, eram iniciados os serviços de “roçado, limpa e destocamento do terreno que tiver de ser ocupado pela estrada ou por suas obras” e, logo após, era empreendido o “movimento de terras para formação do leito da estrada e das suas dependências e construção das suas obras de arte, edifícios e dependências”.¹⁰

Havia, ainda, orientações mais específicas para a construção da ferrovia que indicam com maior nitidez as alterações provocadas no ambiente. Essas determinações estão compiladas nos contratos de arrendamento firmado entre o Governo brasileiro e a empresa contratada. Como por exemplo, no acordo consolidado com a South American Railway Construction no qual constam, entre outras, as obrigações:

Art. 2º - Antes de encetar os trabalhos dos movimentos de terras deverá a companhia roçar e limpar a faixa de terras que tiver de ser ocupada pelas cavas e aterros e mais a largura suplementar de quatro metros para cada lado do pé dos taludes dos aterros e cristas dos córtes. Quando os aterros tiverem menos de um metro de altura, os tocos e as raízes serão arrancados e queimados ou removidos para fora dos cios limites fixados anteriormente; quando, porém, a altura for superior a um metro, as arvores serão cortadas rente com o chão. (...)

Art. 3º - A companhia fará á sua custa e conservará emquanto for necessario um caminho ao longo dos trabalhos que tiver de executar, de modo que os ponha em comunicação entre si e offereça seguro transito a cavalleiros e aos materiaes destinados á construção.¹¹

Cabe, no entanto, observar o detalhamento com que as obrigações são descritas: por exemplo, *os tocos e as raízes das árvores deveriam ser arrancados e queimados ou levados para fora dos limites da estrada*. Este cuidado em descrever as ações dos construtores sugere, de um lado, a tentativa de domínio do mundo natural, mas, de outro, indica a existência de relações mútuas entre homens e natureza. Pois, o reflorescimento de plantas e a expansão de suas raízes podiam provocar o desmantelamento da Linha e redundar em muitos prejuízos. Esta percepção sugere ainda a compreensão de que “o homem vive da natureza, isto é, a

¹⁰ Contrato de 16 de maio de 1911 e Decreto nº 8711 de 10 de maio de 1911 – Art 1º. In: (CAMPELO FILHO & SARMIENTO, 2010: s/n).

¹¹ Contrato de 16 de maio de 1911 e Decreto nº 8711 de 10 de maio de 1911. In: (CAMPELO FILHO & SARMIENTO, 2010: s/n).

natureza é seu corpo, e tem que manter com ela um diálogo ininterrupto se não quiser morrer”. Ela é contrária ao pensamento moderno que percebe a natureza como o outro, corpo separado que pode ser analisado, entendido e dominado. Este ideário moderno foi profundamente disseminado no século XIX.

No entanto, é preciso considerar que as modificações do terreno pela abertura de estradas não eram novidade. A partir do momento que a terra passa a ser uma posse, propriedade de um senhor e delimitados pela cerca que marcava o espaço, a passagem de uma estrada passa a ser mais contestada. Quase dez anos antes da abertura dos processos mencionados, em 1869, o dono de um sítio localizado em Acarape reclamou a passagem da Estrada de Baturité pelo seu sitio. Camillo de Lelis Ferreira de Vasconcelos, conforme o ofício dirigiu ao governo da Província, teria seu sitio atravessado pela referida estrada “na passagem do rio Acarape ocupada pela ponte” o que “divide o sitio do supplicante em duas partes, tanto no molhado como no secco, causando-lhe assim grande prejuizo quer em terrenos, quer em benfeitorias, e mesmo em relação ao valor do sitio”. O proprietário ainda explicou que:

A respeito tenho a informar que é certo que o local escolhido para assentamento de uma ponte sobre aquelle rio fica comprehendido em terrenos cultivados de propriedade do requerente, e abrangem os aterros que se tem de fazer nas avenidas da ponte uma parte de terrenos frescos e seccos, n'uma extensão approximada de cem braças ou 222 metros numa largura de 8m,8 (40 palmos).¹²

A perda de parte do sitio para passagem de uma estrada parece igualmente desagradável aos proprietários. Mas, cabe observar que a passagem da ferrovia tomava um espaço maior do terreno. Enquanto a Estrada de Baturité ocupava uma faixa de terras com largura de cerca de oito metros, a ferrovia alcançava a largura de 50m, conforme indicaram Francisco Cabral de Medeiros e o padre Jose Ignacio de Moraes Navarro em seus ofícios. Medida que significava um redimensionamento muito mais drástico do terreno, sobretudo pelos aparatos de técnica e de pessoal que acompanhavam a construção do leito férreo: traduzido no acúmulo de material (madeira para dormentes e obras da arte, trilhos, terra de

¹² APEC. Fundo: Thesouraria da Fazenda Provincial. Série: Correspondências expedidas. Cx: 12. Cod: BR APEC/TFP. Ano: 1870.

escavações e para aterros), nos abarracamentos, movimento de pessoas e em outras implicações próprias da passagem de trens. Dessa maneira, por mais que as desavenças na passagem de uma estrada por sítios não fossem novidade, com a ferrovia elas tiveram suas dimensões ampliadas, seja nas fronteiras do terreno, seja na ocupação dele.

Todavia, considerando novamente os terrenos de Jose Ignacio Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, é possível entrever aspectos da alteração da paisagem ocupada pela locação da Estrada de Ferro de Baturité. Conforme pesquisa que o engenheiro Walter Rutman fez das benfeitorias e seus respectivos preços, com base na “informação de diversas pessoas do lugar, pessoas estas não somente consideradas, e honestas, como também entendedoras da materia”, os proprietários detinham, no terreno atravessado pela ferrovia:

Francisco Cabral de Medeiros

<i>Canavial Est. 2 – 8 + 10 = 70 20m2</i>	230,,000
<i>16 Laranjeiras a 2000</i>	32,,000
<i>1 Mangueira por</i>	10,,000
<i>3 Coqueiros a 9000</i>	27,,000
<i>33 Mudas de coqueiro \$500</i>	16,,500
<i>75 m de cerca m 500</i>	37,,500
	<i>Total de 353,,000</i>

Jose Ignacio de Moraes Navarro

<i>Canavial Est. 10 – 12 + 5 - 40 50m2</i>	100,,000
<i>Mandiocal Est. 12 + 5 a 12 + 8 somente n'um lado = 10 75m2</i>	7,,000
<i>2 Mangueiras a 10.000</i>	20,,000
<i>9 Coqueiros a 9000</i>	8,,000
<i>8 Laranjeiras a 2000</i>	16,,000
<i>2 Toceiras de bananeiras</i>	10,,500
<i>3 pes de fructeiras diversas 2000</i>	6,,500
	<i>Total de 240,,000¹³</i>

Mais do que o valor requerido pelos proprietários e o proposto pela Diretoria da Estrada de Ferro de Baturité, importa perceber a alteração que o avanço da construção do leito ferroviário provocava no ambiente. Os sítios tinham suas dimensões reduzidas. Aqueles nos quais continham produções agrícolas, como era o caso dos terrenos citados, perdiam a paisagem ‘verde’ composta por árvores frutíferas e, em seu lugar, era instituído um grande

¹³ BR, APEC – EFB, cx02, 1878. Ofício de 17 de agosto de 1878.

canteiro de obras. A representação dele pode ser construída a partir das especificações dos trabalhos descritas nos contratos para construção da estrada de ferro. Em geral, tais textos não diferiam em extremo do seu anterior, mas eram mais especificados a cada contrato. Portanto, serão consideradas as especificações de contratos posteriores ao trecho dos sítios citados. Mesmo porque, os 600Km de Estrada de Ferro de Baturité foi, enquanto de seu estabelecimento, um grande canteiro de obras.

Ao lado do espaço reservado aos trilhos era separada uma faixa do terreno para ser “ocupada pelas cavas e aterros”. No local ficariam os materiais provenientes das escavações, que consistiam em terra, pedra solta e rocha, “depositados fora do leito da estrada, mas ao longo desta (principalmente na plataforma dos empréstimos) quando o material for pedra” quando não fossem “empregados na formação dos aterros e lastros”.¹⁴ Também havia as obras da arte: “edifícios e dependências necessários para que o tráfego se effectue regularmente”. Nesse caso, eram as estações contendo “sala de espera, bilheteria, acomodações para o agente, armazens para as mercadorias, caixa de água, latrina, mictórios, rampa de carregamento e embarque de animais, balanças, relógio, lampiões, desvios, cruzamentos, chaves, sinais e cerca”, bem como “depósitos frigoríficos nas estações iniciais e nos pontos de cruzamento de linhas”; ambientes que podiam ser divididos em mais de um prédio. Sendo que as estações e paradas tinham “dimensões de acordo com a sua importância”.¹⁵

Da mesma forma, a presença de abarracamentos para os trabalhadores da estrada de ferro modificavam o ambiente. No trecho compreendido entre Pacatuba e Canoa, há poucos quilômetros dos sítios de Jose Ignacio Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, o engenheiro Julio Pinkas, “a margem da estrada [,] montou 5 grandes abarracamentos” e “construíram-se além disto 5 grandes ranchos para depósitos e um grande abarracamento para acomodação de operários”. Também foi construído na administração de Julio Pinkas, os abarracamentos em “Canôa, Oiticica, Olho D’água e Canafistula”, com capacidade para abrigar 200 famílias, cada um deles. E iniciada a construção do abarracamento localizado em

¹⁴ Contrato de 16 de maio de 1911 e Decreto nº 8711 de 10 de maio de 1911, artigo 7º.

¹⁵ Contrato de 16 de maio de 1911 e Decreto nº 8711 de 10 de maio de 1911, XXXVII. In: (CAMPELO FILHO & SARMIENTO, 2010).

Itapahy, próximo a Acarape, com dimensões semelhantes.¹⁶ Na descrição de Carlos Alberto Morsing, que inspirou esse relatório, ainda é acrescentada a informação de que cada abarracamento tinha cacimbas para o abastecimento de água, “excepto o de Oiticica cujo abastecimento d’água é transportado d’outras partes em animaes de carga”.¹⁷

Assim, o estabelecimento da estrada de ferro redimensionava esses terrenos e transformava os sítios, reduzindo sensivelmente sua área e trazendo uma parafernália, na maioria das vezes, estranha ao cotidiano dos que habitavam essa região. Ou, à medida que a estrada de ferro avançava, eram instituídas outras fronteiras e eram reorganizadas as hierarquias de regiões, terrenos e grupos de pessoas. Era incentivado o trânsito por uma região, em detrimento de outra. E, nesse processo, eram redimensionadas as terras no Ceará.

Entretanto, é necessário observar que a quantia calculada se refere às benfeitorias que existem no caminho da estrada de ferro, e não ao terreno que ela iria ocupar. Essa, na verdade, era a razão dos protestos de Jose Ignacio Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros. Conforme o então Diretor e Engenheiro Chefe, Carlos Alberto Morsing, em ofício de 17 de agosto de 1878:

Tendo a estrada de ferro de Baturité de atravessar terrenos pertencentes aos Senos Vs Jose Ignacio de Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, em Pacatuba, procurou o Engenheiro Chefe de secção entender-se com os respectivos proprietários para tratar da indemnisação das pequenas benfeitorias que existiam na parte ocupada pela zona d’essa estrada pelo annexo n° 1 declarou-me o mesmo Engenheiro não ter sido isso possível á vista da exorbitancia das sommas pedidas.¹⁸

Esse documento foi produzido em continuidade ao ofício dirigido do escritório da Secção da Estrada em Pacatuba, em seis de julho de 1878, por Walter Rutmam, engenheiro responsável pela negociação. Na correspondência expedida pelo referido engenheiro foi informado que as tentativas de acordo até então tinham sido frustradas. Pois, Francisco Cabral de Medeiros pedira como indenização o valor de cinco contos de réis (5.000\$000), quantia que classificou “inqualificável, [e explica] por tanto ser me completamente impossível entrar em tranzacção amigável com dito proprietário”. E o outro, Jose Ignacio Moraes Navarro, um

¹⁶ Relatório de Presidente de Província, 1878, p. 58-59.

¹⁷ Ofício 30 de setembro de 1878. BR, APEC, EFB, Cx 2, 1878.

¹⁸ BR, APEC – EFB, cx02, 1878. Ofício de 17 de agosto de 1878.

‘senhor padre’, requereu a quantia de dois contos de réis (2.000\$000) “como indenização das benfeitorias do terreno necessario para a estrada, esta quantia acho excessivamente exagerada”.¹⁹

Nesse sentido, Carlos Aberto Morsing, que discutia a resistência em ceder as terras pelo valor que a diretoria da Estrada de Ferro de Baturité propunha, faz questão de lembrar em seu ofício do dia 17 de agosto de 1878:

*Parece-me que todo o território d’esta provincia é de sesmarias; porem mesmo que assim não fosse não poderia pagar indenizações por terrenos, á vista do que me é terminantemente ordenado no artº 2 § 7º das instruções que acompanhão a Portaria de 3 de junho do corrente anno pelas quaes me devo reger.*²⁰

A passagem da estrada de ferro e os problemas suscitados nas desapropriações de terrenos recolocam questões em torno do que significava a propriedade de terras no Brasil, no final do período imperial. Bem como colocava em xeque os limites estabelecidos entre público e privado até esse momento. Nesse caso, deve ser considerado o tratamento da terra como posse da Coroa Portuguesa e a evolução dessa questão no período imperial brasileiro.

Na constituição de Portugal como uma monarquia patrimonial, conforme Raymundo Faoro, “o rei se eleva sobre todos os súditos, senhor da riqueza territorial, dono do comércio”. De maneira que, os servidores ficavam “presos numa rede patriarcal, na qual representam a extensão da casa do soberano” (FAORO, 1979: 20). Com a chegada dos portugueses ao Brasil e a implantação das relações metrópole-colônia, imediatamente disposições legais da metrópole, como as referidas por Faoro, eram impostas à colônia. Nesse caso, as terras brasileiras passavam a pertencer a Dom Manoel I, então rei português, que passaria a reger os novos domínios de ultramar. Por isso, se fazia necessária a doação de sesmarias àqueles que ocupariam terras em domínios portugueses.

À medida que o passo invasor se embrenhava nas trilhas dos nativos para reconhecer os territórios de ultramar, eles tomavam posse de um território que já era do rei português. Dessa forma, no período colonial, as estradas foram utilizadas como meio para domínio do

¹⁹ BR, APEC – EFB, cx02, 1878. Ofício de 17 de agosto de 1878.

²⁰ BR, APEC – EFB, cx02, 1878. Ofício de 17 de agosto de 1878.

território na reorganização espacial do que hoje é o Ceará. O reconhecimento e acesso a cada um dos recantos cearenses significava a instituição de poder sobre ele. Por isso, os colonos empreendiam suas marchas território adentro, constituindo os caminhos de rios e chão, que encontravam ou demarcavam, nas vias de comunicação do Ceará, através das quais a metrópole ia sendo interiorizada.

Com o Império, a posse das terras foi colocada na pauta das discussões do governo. A doação de sesmarias, por sua propriedade de exigir dos colonos o cultivo da terra, entre outras coisas, gerou uma grande quantidade de terras devolutas. Essas terras, chamadas devolutas, de início teriam o sentido de territórios doados por sesmarias pela Coroa Portuguesa com a condição de que os agraciados observassem os termos do acordo feito, do contrário, as terras seriam devolvidas aos doadores. Mais tarde, porém, com a improdutividade que marcou grandes porções de sesmarias (sua extensão era tamanha que ficava impossível ao colono torná-la de todo aproveitada), foi progressivamente sendo criado o sentido de terras devolutas para aquelas que não apresentavam sinais de aproveitamento.

Paralelamente, a posse ganhava espaço como forma de apropriação de terras. Lígia Osório Silva (SILVA, 2008: 74), em estudos sobre as Terras Devolutas e Latifúndio, afirma que, a cada dia, aumentava o número de posseiros, moradores que eram estimulados pelo governo a legalizar sua situação. Fato que deixava claro que a posse já tinha, por parte das autoridades públicas, certo reconhecimento, baseado na suspensão da vigência das sesmarias pelo príncipe regente. A autora acrescenta que

No período entre 1822 e 1850 a posse tornou-se a única forma de aquisição de domínio sobre as terras, ainda que apenas de fato, e é por isso que na história da apropriação territorial esse período ficou conhecido como a fase áurea do posseiro. (SILVA, 2008: 90).

A resposta para as incertezas em relação ao domínio de terras no Brasil e seu povoamento foi a promulgação da lei de terras, em 1850. Esse código deveria organizar o registro de terras possuídas e promover regulamentações para uma nova forma de acesso às terras ainda não possuídas. Assim, segundo Lígia Osório, “os terrenos já ocupados, até 1850, havia-se beneficiado de normas e costumes que a lei estava dando por encerrados: as concessões gratuitas, mas condicionais de sesmarias, e a posse ‘mansa e pacífica’”. Também

era previsto em lei a regularização dessas apropriações “determinando as condições dentro das quais os possuidores se transformariam em proprietários”. Em consequência, ficava também determinado que “as terras devolutas só poderiam ser adquiridas pela compra, que a mesma lei autorizava o governo a promover e regulamentar” (SILVA, 2008, p. 173). Nesse sentido, era engendrado um movimento que deveria reorganizar a posse das terras no Brasil, designando o que seria privado e o que seria público.

Entretanto, ao que indicam os ofícios da Secretaria de Terras Públicas e Colonização, instância subordinada ao Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, a apreensão das informações²¹ quanto à situação das terras no Brasil não seria uma tarefa simples. Mesmo porque o governo imperial dependia, pela própria extensão do território brasileiro, do serviço que se faria pelos párocos de cada vila ou cidade. Num só dia, 21 de maio de 1861, foram enviados três ofícios pela referida secretaria reclamando a negligência do envio de informações. Conforme:

Sendo incompletas as informações até o presente recebidas não só acerca do registro de terras possuídas nessa província, o qual deve ser organizado a vista dos livros remetidos pelos vigários, como também relativamente ao registro geral

²¹ Também aos párocos recaía a responsabilidade de informar aos senhores de terras a respeito das multas previstas para aqueles que tivessem se apossado de terras devolutas. João de Almeida Pereira Filho, responsável pelo Ministério da Agricultura, em três de outubro de 1860, afirmava ao Presidente de Província do Ceará que “convem que V Ex^a insinne aos Vigários que depois da Missa Coventual advirtão a seus fregueses que não devem invadir as terras devolutas e nellas tomar posse, ou praticar outro qualquer acto vedado pela citada lei”. A lei a qual se refere era a n° 601 de 18 de setembro de 1850 que previa a “pena de dois a seis meses de prisão, e multa de cem mil réis, além da satisfação do danno causado, aos que se apossarem de terras devolutas, e nellas derrubarem matto, ou lhe fizerem fogo” (Ofício de 03/10/1860 do MACOP. APEC, Livro 24, Ano, 1860-1862). Em seguida aos párocos, os engenheiros foram paulatinamente sendo incumbidos da tarefa de organizar relatórios sobre a situação das terras no Brasil, como também de outros aspectos e atividades dentro daquilo que competia ao Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Assim como os párocos, os engenheiros foram considerados relapsos em sua atividade: medição das terras. Na Circular n° 4747, de 21 de agosto de 1874, foi advertido pelo “o Chefe da Comissão de Registro Geral e Estatísticas das Terras Públicas e Possuidas que não tem recebido os Relatorios trimensaes que os Engenheiros em Comissão de medição de terras são obrigados a apresentar”. Como também foi citada a circular semelhante a n° 211, de 24 de abril de 1869 (Circular n° 4747, de 21/08/1874, do MACOP. APEC, Livro 24, Ano, 1860-1862). Por punição a não realização dos serviços, os vencimentos dos engenheiros podiam ser retidos, como ocorreu em 15 de outubro 1872. A Circular n° 7361, do referido Ministério, recomendava o não pagamento dos engenheiros negligentes, baseado também na circular de 24 de abril de 1869.

*das mesmas terras, que está a cargo da Secretaria dessa Presidencia, cumpre que V. Ex^a as transmita com a possível brevidade a esta Secretaria d'Estado.*²²

*Sendo notável a reluctancia, em que se tem conservados alguns Vigarios não remettendos os livros do registro de terras de suas Parochias á Repartição respectiva, importa que V Ex^a com a possível brevidade, informe o que ha ocorrido a similhante respeito, devendo, entretanto, V Ex^a ficar certo de que para compellir esses funcçionarios ao cumprimento de seus deveres, se acha em vigor a determinação exarada em Aviso de 10 de junho de 1859, o qual, explicando o Regulamento de 30 de janeiro de 1854, declara que ao Presidente cabe applicar aos Parochos remissos a multa estabelecida no artigo 105 do mencionado Regulamento.*²³

*Sendo avultada a importância das multas em que tem incorrido os possuidores de terras negligentes em prestar as declarações precisas ao competente registro, e cumprindo que, quanto antes, se torne effectiva a cobrança dessas multas, recommendando a V Ex^a que com a possível brevidade ministre a tal respeito as informações, já em outra occasião exigidas, que habilitem o governo a prover sobre este assumpto pela maneira mais conveniente.*²⁴

Os ofícios e circulares enviados pelo Ministério da Agricultura indicavam as modificações empreendidas pelo Estado Imperial: centralização da administração do Império nas mãos do imperador, sobretudo a partir da maioria de Dom Pedro II, quando foi experimentada a ausência de conflitos contestatórios nas províncias. Nesse processo, os ministérios organizavam e fiscalizavam seus domínios através do controle das ações governamentais no âmbito geral, provincial e municipal com diversas regulamentações e, paralelamente, com o enfraquecimento de instâncias municipais, como os poderes das câmaras cidadinas. Doravante, seriam organizadas ou regularizadas pelas instâncias imperiais todos os aspectos que concerniam à vida no Brasil, redimensionando o público e o privado sob padrões novos, como ocorreu com a posse de terras. E, conseguinte à organização e regulamentação da posse de terras no Brasil, as estradas passaram a fazer parte da pauta de preocupação do poder público: ainda que parte dos deveres referentes a esses caminhos estivesse também na alçada dos usuários.

²² Ofício de 21 de maio de 1861 do Ministério dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas. APEC, Livro 24, Ano, 1860-1862.

²³ Ofício de 21 de maio de 1861 do Ministério dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas. APEC, Livro 24, Ano, 1860-1862.

²⁴ Ofício de 21 de maio de 1861 do Ministério dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas. APEC, Livro 24, Ano, 1860-1862.

Nesse momento, foram instituídas diversas regulamentações para a abertura e manutenção de novas estradas no território brasileiro. Sobretudo porque, sendo a terra, a partir de 1850, com a Lei 601 de 18 de setembro desse ano, uma propriedade privada, fez-se a necessidade de impor critérios para a administração de abertura e melhoramentos das estradas públicas. Na Circular de 10 de fevereiro de 1871, posseiros e donatários de sesmarias eram avisados de que

Sendo presente a S. M. o Imperador a Consulta das Secções reunidas do Império e Justiça do Conselho d'Estado, de 15 de julho de 1870, e conformando-Se o mesmo Augusto Senhor com o parecer do Conselheiro d'Estado Barão de Tres Barras, Houve por bem Declarar que aos sesmeiros, e por maioria de razão aos posseiros, corre obrigação de cederem os terrenos necessários para a abertura e melhoramento de estradas publicas geraes, provinciaes e municipaes, com direito somente a indenização das benfeitorias existentes nas mesmas terras, salvo se pelos títulos de sua propriedade estiverem isentos desta obrigação.²⁵

Também a lei provincial do Ceará nº 96 de 5 de outubro de 1837 garantia a desapropriação de terras por utilidade municipal e provincial, que se baseava “no art. 10, § 3 do Acto Adicional á Constituição. Na referida lei, em seu parágrafo terceiro era determinado que a desapropriação teria lugar na “abertura ou melhoramento de estradas, canaes, portos, aguadas, pastos, construcções de pontes, ranchos, ou servidões e commodidades necessarias ao uso destes objectos”. E, inclusive, foi a lei citada pelo preposto da Diretoria da via férrea, João Brigidos dos Santos, na questão entre a instituição e Francisco Cabral de Medeiros e Jose Ignacio de Moraes Navarro. Então, como a utilização da terra seria para um bem público (a estrada), o valor da indenização de desapropriação era calculado de acordo com as benfeitorias que a construção da estrada de ferro deveria suprimir: constando apenas plantações ou edificações na conta de pagamento.

Dessa forma, a desapropriação de terras para estabelecimento Estrada de Ferro de Baturité descortinou as tensões sobre as diversas fronteiras instituídas na província do Ceará. Na questão entre Diretoria da via férrea e donos de sítios, ficava claro quão fluidos eram os limites que dividiam a propriedade privada do bem público. Sendo revisitada, a partir dele, as heranças de uma colonização portuguesa que fazia dos moradores das terras brasileiras,

²⁵ Circular de 10 de fevereiro de 1871, do Ministério dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas. APEC, Livro 28, Ano, 1871-1873.

sesmeiros (como observou Carlos Alberto Morsing) e não proprietários, a despeito de todas as discussões empreendidas na promulgação da Lei de Terras.

Provavelmente, a alteração da paisagem e a tensão envolvida na desapropriação de terrenos para a passagem da Estrada de Ferro de Baturité estivessem relacionadas à doação do sítio chamado Canafístula, localizado em Acarape, para a organização de uma ‘colônia orphanologica’, denominada Colônia Christina. Em discurso de abertura da Assembleia Provincial, em 1880, José Julio de Albuquerque Barros anunciou a organização da referida colônia. E acrescentou que: “manifestando ao Commendador Luiz Ribeiro da Cunha o pensamento de comprar-lhe essa propriedade, elle generosamente offereceu á província, sem outra condição a não ser a da effectividade do estabelecimento, que pelos fins humanitários mereceo-lhe inteira adhesão”. É ainda anunciado no discurso que Luiz Ribeiro da Cunha, português, também doara o gado que se encontravam na fazenda, cerca de cem cabeças.

Entretanto, Albuquerque Barros em linhas anteriores havia informado: “o local escolhido [para a Colônia Christina] foi a fazenda ‘Canafistula’ do municipio de Acarape, cortada pela via ferrea de Baturité, que nella tem uma de suas estações”.²⁶ Pelas indicações dos presidentes de província, Albuquerque Barros e os que o sucederam, a fazenda, situada a 45 km da Capital, havia sido cortada ao meio pela Estrada de Ferro de Baturité, tanto que a divisória entre alojamento feminino e masculino da colônia era o leito férreo. Dessa forma, e consideradas as desapropriações aqui vistas, não seria absurdo inferir que a doação do Comendador português não era tão generosa quanto parecia. Pois, uma fazenda com cerca de “trez a quatro legoas de terras” dividida em duas partes por uma faixa de terras com largura de 50 metros seria o suficiente para transformá-la em dois terrenos e desvalorizar o patrimônio. Além do mais, conforme relatório de Andre Augusto de Padua Eleury, em 01 de abril de 1881, as benfeitorias nessa fazenda correspondiam a 30:000\$000, quantia que Luiz Ribeiro da Cunha já poderia ter recebido como indenização.²⁷

Interessa aqui, não colocar em xeque a doação do referido comendador, mas compreender, a partir dela e dos processos já citados, as tensões e conflitos desencadeados

²⁶ Relatório apresentado a Assembleia Provincial por José Julio de Albuquerque Barros em 01 de julho de 1880, p. 30.

²⁷ Relatório apresentado por Andre Augusto de Padua Eleury, em 01 de abril de 1881, p. 10.

com a passagem da Estrada de Ferro de Baturité e o conseqüente redimensionar de terras, propriedades e fronteiras. Mesmo porque, no que concerne a doação, pode-se considerar que Luiz Ribeiro da Cunha angariava a simpatia do governo provincial sobre si e seus negócios, já que este tinha outras terras na serra de Baturité.²⁸

Por outro lado, a estrada de ferro também era afetada pela questão. Enquanto a disputa movida por Francisco Cabral de Medeiros e o padre Jose Ignacio de Moraes Navarro seguia na administração da ferrovia, os trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Baturité ficaram parados. Os proprietários conseguiram através de incursão em juízo local embargar a obra, em virtude do não recebimento da indenização que acharam justa. O engenheiro Carlos Alberto Morsing, responsável pela estrada nesse momento, reclamava destacando o grande custo da paralização que o leito férreo experimentava. Segundo ele:

O embargo é de todo inadmissivel, por quanto todo embargo de obras pode ser levantado com a caução (ilegível), e o Thesouro nacional não pode ser cauciuado, mais é elle de si mesmo um garante. Ocorre que não se trata de obras que comecem, mas que estão em via de execução, há cerca de um mez, não levando em conta o tempo em que forão traçadas, e a epocha, em que as respectivas plantas forão approvadas.²⁹

A paralização dos serviços podia ter significados drásticos para os cofres da ferrovia e da província. Todo um arsenal de material e pessoas deslocados para a região ficava em suspenso, sendo sustentados pela administração da ferrovia. O atraso também influenciava no prazo para funcionamento e na esperada geração de lucros com o estabelecimento do tráfego férreo. Aspectos que desorganizavam toda a estratégia planejada para os quilômetros seguintes da via férrea.

Dessa forma, a demarcação da Estrada de Ferro de Baturité foi marcada por muitos conflitos, sob os mais diversos aspectos. Nesses jogos de poder, o Ceará ia sendo posto em xeque, à medida que se iam reorganizando antigas preponderâncias, reorganizando espaços e relações sociais.

²⁸ Conforme relatório de Carlos Honório Benedicto Ottoni, em 19 de fevereiro de 1885, no anexo 8-c do Chefe de Polícia, Albuquerque Autran.

²⁹ BR, APEC – EFB, cx02, 1878.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAMPELO FILHO, José & SARMIENTO, Lidia. *Arquitetura Ferroviária no Ceará: Registro Gráfico e Iconográfico*. Coedição com a Secretaria de Cultura do Estado do Ceará – Secult. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. 5ed. Porto Alegre: Globo, 1979, p. 20.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. 4Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: 2008.

SANTOS, Milton. *Pensando o espaço do homem*. 5 ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009, 54.

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