

A ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ E A PRODUÇÃO CARTOGRÁFICA NO CEARÁ: A INVENÇÃO DE UM TERRITÓRIO MODERNO NO FINAL DO SÉCULO XIX

Maria Leopoldina Dantas Máximo¹, Anderson Da Silva Felix², Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez Reis³

Resumo: o presente trabalho visa analisar as relações sociais, jogos de poder e interesses em torno do planejamento e construção da Estrada de Ferro de Baturité, que ligaria o interior cearense ao litoral sob a justificativa de garantir a centralização do Império brasileiro através da integração das províncias, facilitando a execução das tarefas político-administrativas e a formação de um Estado Territorial. Baseado nas discussões acerca dos projetos oriundos do ideário progressista/modernizador, que tornaram-se a principal discussão sobre o interior do território cearense na segunda metade do século XIX.

Palavras-chave: Ferrovia. Engenheiros. História.

1. Introdução

A partir da década de 1870 foi iniciado no Brasil um processo de modernização da nação com o objetivo de construir “um novo ordenamento político-cultural nacional” (HERSCHMANN & PEREIRA, 1994, p. 12) que tornasse possível alinhá-lo as nações europeias. A partir de ideais iluministas e cientificistas, surgiram projetos associados às noções de “moderno” ou de “modernidade” que procuravam atender a nova concepção do tempo positivista, que via no futuro um tempo onde as coisas evoluiriam. Assim, o futuro era sinônimo de progresso, e só seria alcançado a partir da superação da natureza e “do investimento crescente na projeção e expansão de suportes tecnológicos” (REIS, 2015: p. 2).

Desta forma, as estradas de ferro surgiram como instrumento para a “invenção de um Brasil moderno” (HERSCHMANN & PEREIRA, 1994, p. 13). Elas atenderiam ao interesse do governo Imperial da construção de um Estado territorial, e de centralização político-administrativa que facilitasse o domínio e gerenciamento dos territórios mais afastados; como explica Ana Isabel C. Reis, “os ritmos desse progresso foram colocados em função da agilidade com que as tarefas políticas do império brasileiro pudessem alcançar as mais longínquas regiões do território” (REIS, 2017: p. 125).

Nesse processo, o interior cearense que precisava ser modernizado como outros espaços brasileiros, foi inventado a partir de mapas e cartografias que delimitavam os territórios, e os apresentavam como moderno à medida que

¹ Universidade Regional do Cariri, email: Leopoldina.desenho@gmail.com.

² Universidade Regional do Cariri, email: anderson.tecdesenho@gmail.com.

³ Universidade Regional do Cariri, email: belparente@gmail.com.

XXI Semana de Iniciação Científica da URCA

05 a 09 de novembro de 2018
Universidade Regional do Cariri

eram desenhados os caminhos de ferros, incluindo-o assim, na modernidade que o Brasil almejava. Desta forma, as cartografias se configuravam como “um meio de imaginar, articular e estruturar o mundo dos homens” (HARLEY, 2019: p. 2) e influenciava a sociedade, sendo utilizado como método de legitimar a realidade que pretendia expressar.

Assim, foram selecionados para a pesquisa três mapas que privilegiam o desenho da Estrada de Ferro de Baturité no interior do território cearense, essas são: a *Carta Corographica da Província do Ceará: organizada segundo os documentos existentes*, feita por Antonio Gonçalves da Justa Araújo (1881); o mapa *Apontamentos para Carta Topográfica do Ceará*, de João Gonçalves Dias Sobreira (1892); e o mapa *Reconhecimento parcial do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o Rio São Francisco*, desenvolvido por Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1892), essas possibilitaram analisar as discussões e debates políticos sobre a modernização do território cearense.

2. Objetivo

Assim, o projeto busca analisar as relações existentes entre a construção da Estrada de Ferro de Baturité e a produção de um território moderno para o Ceará como parte da nação Brasileira, no final do século XIX. Compreendendo até que ponto o desenhar do território cearense, consistiu numa invenção do espaço com vistas a apresentá-lo como moderno. Procurando entender, como foram projetados os caminhos para a modernização do Ceará e sua integração aos ritmos do progresso ocidental com a expansão ferroviária, a fim de perceber os interesses e as relações sociais estabelecidas em sua produção, os jogos de poder, disputas e conflitos sobre o território.

3. Metodologia

As cartografias foram instrumentos primordiais da manipulação do interior cearense, uma vez que “a partir de meados do século XIX, a articulação eficiente do território [...] seria formulada como uma questão-chave para a estruturação da economia e da sociedade” (DANTAS, FERREIRA, & SIMONINI, 2011: p. 87). Desta forma, as cartografias são aqui entendidas como uma representação não neutra do território, que envolve em suas linhas um tempo e um espaço, criando ou contando a história de uma determinada parcela da terra. Essas cartas configuram-se, como documentos passíveis de análise, à medida que demonstra a visão de alguém sobre o espaço.

Desta forma, para melhor compreender a produção dos mapas históricos, e tentar ‘adequá-los’ aos formatos atuais de projeção de mapas, visto que eles eram feitos a mão – e disponibilizados pela a Biblioteca Nacional Digital para estudos em formato de imagens – fez-se necessária a digitalização desses documentos. Para isso, foi utilizado o Sistema de Informações Geográficas (SIG) possibilitando uma interpretação do território com o auxílio

XXI Semana de Iniciação Científica da URCA

05 a 09 de novembro de 2018
Universidade Regional do Cariri

de programas de computador específicos para o mapeamento do espaço, estes programas são o AutoCAD e o ArcGIS, com eles pode-se preservar mapas que estejam se deteriorando, transformando-o em um arquivo digital e também possibilita a comparação de cartografias do século XIX com produções atuais georeferenciadas.

Paralelo ao trabalho cartográfico acontece à leitura de outras fontes como jornais, que nos ajudam a compreender os objetivos dos produtores das cartografias, e dos envolvidos nos projetos que essas procuram apresentar. Os relatórios de presidente de província, que apresentam uma correspondência direta entre o governo provincial e o imperial, possibilitando perceber de uma forma mais direta os objetivos entorno dos mapas. E relatórios e pareceres dos engenheiros envolvidos com a EFB, que eram responsáveis por a organização do espaço, a partir de um “saber técnico-científico, especializado, que se constituíram na base desse paradigma moderno” (HERSCHMANN & PEREIRA, 1994, p. 13).

4. Resultados

O interior passou a fazer parte das preocupações dos governos imperial e provincial, no contexto de produção da nação brasileira, uma vez que a nação como moderna necessitava de um território. Desta forma, era necessário conhecer e dominar o interior, para que a centralização do império se consolidasse. Iniciou-se assim, um processo de construção de estradas de ferro no interior cearense que procurava ligar o Ceará ao restante do país, uma vez que como explica Francisco Regis Lopes, “dominar o território significava, entre outras coisas, diminuir distancias para que o poder pudesse circular com mais facilidade” (RAMOS, 2012: p.108).

É nessa perspectiva, que em 1892, o relatório do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas, apresenta o projeto de uma estrada de ferro que tinha por objetivo, interligar o território cearense e o pernambucano, segundo o relatório ao chegar ao Rio São Francisco, a estrada faria a “junção com alguma das de Pernambuco ou Bahia”⁴. Essa estrada aparece projetada no mapa do mesmo ano produzido por Francisco Saturnino Rodrigues de Brito e intitulado *Reconhecimento parcial do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o Rio São Francisco*, Saturnino nessa carta, desenhou parte do território cearense e pernambucano, e projetou as duas possíveis rotas citadas no relatório. O primeiro traçado projetado por saturnino sairia da Villa Araripe (Brejo Secco), e cortando o a Serra Araripe, chegaria ao Rio São Francisco, onde nas cidades de Petrolina (Pernambuco) e Juazeiro (Bahia) encontraria a *E.F da Bahia ao são Francisco*. O segundo traçado, sairia da cidade do Crato, e assim como o primeiro traçado, cruzaria a serra do Araripe, desceria pelo Rio

⁴ Relatório do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas, 1892: p. 100.

XXI Semana de Iniciação Científica da URCA

05 a 09 de novembro de 2018
Universidade Regional do Cariri

Brígida até encontrar nas margens do rio são Francisco a *E.F Sul de Pernambuco*. Desta forma, a ideia de integração nacional para o Brasil através da produção de uma viação férrea estava presente nos relatórios do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas.

Nessa mesma perspectiva, acreditava-se que a estrada de ferro facilitaria a movimentação no interior território, demonstrando uma maior efetivação do “poder” do homem sobre a natureza e o espaço, a partir de uma “brevidade nas viagens pelos caminhos do território cearense” (REIS, 2017: p.124). Nessa perspectiva, o poupar tempo tornou-se um dos objetivos mais frequentes nos projetos da segunda metade do século XIX, onde diminuir o tempo “perdido” nas viagens era de fundamental importância. As estradas de ferro, portanto, surgiram a partir de uma nova concepção do tempo e do espaço onde “aproveitar os caminhos naturais [...] não basta. As necessidades administrativas e comerciais exigem muito mais. Cortar o solo da pátria por diferentes linhas férreas que acelerassem as transações tornando-se regulares”⁵, diminuindo as distâncias e facilitando a comunicação ao longo do território.

Contudo, os projetos em termos das estradas, estavam inexoravelmente associados ao poder sobre espaço. Para eles, a estrada de ferro, ajudaria “o desenvolvimento da agricultura e diversos ramos da indústria”⁶, no Ceará seria interligado o que era “considerado como principais centros agrícolas do território – o maciço de Baturité e a região do Cariri – ao porto de Fortaleza” (REIS, 2015: p. 94), desta forma, essas estradas definiam de certo modo, o rumo do comércio cearense e dessa maneira, o poder econômico e político das localidades contempladas pela estrada

5. Conclusão

Os projetos desenvolvidos durante o século XIX cumpriam um papel social e político, dentro da nação brasileira, seja com o objetivo de modernizar os espaços brasileiros e possibilitar a centralização administrativa do país, seja para auxiliar a economia dos centros urbanos. Tais projetos envolviam uma série de relações sociais e o estudo destes possibilita-nos compreender o período de sua produção, e as pessoas envolvidas nela.

As estradas atendiam o objetivo desses projetos, e foram implementadas em locais estratégicos procurando interligar todo o território nacional, possibilitando que o governo imperial se fizesse presente em todos os lugares do vasto império brasileiro, demonstrando domínio do espaço e do território. Essas estradas apresentavam um caráter de modernidade e

⁵ Relatório do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas, 1892: p. 104.

⁶ Relatório do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas, 1892: p. 104.

XXI Semana de Iniciação Científica da URCA

05 a 09 de novembro de 2018
Universidade Regional do Cariri

progresso para o interior do território brasileiro, que necessitava ser tão 'grandioso' como os demais espaços brasileiros.

O Jornal Pedro II em 1871, afirmou que *Quem fizer uma estrada de ferro no Ceará, fará o Ceará*, portanto, pode-se concluir que a Estrada de Ferro de Baturité foi percebida como um processo de reinvenção do território cearense, onde atendia a modernização e a centralização administrativa que faziam parte da construção elitista da nação brasileira. Deste modo, as cartografias contribuíram para conhecer, dominar e planejar o espaço e o território, colaborando diretamente para efetivação do poder sobre o espaço e a invenção de um território com a intenção de apresentá-lo como moderno. Portanto, os projetos desenvolvidos no Ceará no século XIX, longe de ser aleatórios, faziam parte de uma trama de poder, que colocava em jogo interesses e relações de poder das pessoas envolvidas na sua configuração.

6. Agradecimentos

Universidade Regional do Cariri- URCA, Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica- PIBIC, e a Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico- FUNCAP.

7. Referências

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes & NEVES, Frederico de Castro. (orgs). *Capítulos de história social dos sertões*. Fortaleza, CE: Plebeu Gabinete de Leitura Editorial, 2017.

DANTAS, G. A. F; FERREIRA, A. L; SIMONINI, Y. *Desenhado territórios: A cartografia de Candido Mendes e o "Nordeste" Brasileiro do Século XIX*. R. B. Estudos Urbanos E Regionais, v. 13, 2011.

HARLEY, B. *Mapas, saber e poder*. Confins, n.5, p.1-24, 24 abr. 2009.

HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (orgs). *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

RAMOS, Francisco Régis Lopes. *O fato e a fábula: O Ceará na escrita da História*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2012.

REIS, Ana Isabel R. P. C. *O Espaço a Serviço do Tempo: A Estrada De Ferro De Baturité E A Invenção Do Ceará*. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2015.